

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES

Monografía de graduación de la carrera Licenciatura en Turismo

***“Trenes turísticos.
La puesta en valor del ferrocarril
argentino, luego de su privatización”***

Alumno: Verónica Anahi González

Matricula: 12653/94/03

Asesor docente: Lic. Marta Mónica Asensio

Año: 2003

PRÓLOGO

No cabe duda que el sistema de transporte es una parte básica para el turismo, ya que sin este sería imposible acceder a los centros turísticos. Por otro lado el ferrocarril ha sido uno de los promotores del desarrollo actividad, generando la construcción de hoteles, empleos, etc. Esta situación se ha dado a escala mundial. Lo cual significa que esta relación ferrocarril – turismo no es exclusiva de nuestro país.

En los últimos años mientras en toda Europa se han generado importantes avances e inversiones en materia ferroviaria, la Argentina se ha visto envuelto en una etapa de deterioro, falta de inversión y detrimento de la red ferroviaria. Desde inicios de la década de los '90 se ha implementado un conjunto de políticas tendientes a la privatización de la economía y de los activos del estado, lo cual incluyó la privatización de los servicios ferroviarios, con el objeto de eliminar el déficit y modernizar el sistema. Luego de varios años, puede decirse que los objetivos enunciados no han sido cumplidos.

Por otro lado existen en todo el mundo trenes que se han dedicado exclusivamente al turismo; son cada vez más los que constituyen en sí mismos el principal interés, si bien permiten trasladarse de un centro a otro, ya es todo un atractivo viajar en ellos, por el recorrido que realizan, la historia que poseen o los paisajes que se recorren. Nuestro país no está ajeno a esta situación, ya que existen varios trenes turísticos que le permiten al visitante disfrutar de variados paisajes a lo largo del territorio, como por ejemplo el Tren de las Nubes y el Tren ecológico de Iguazú, entre otros. También se puede nombrar el hecho de haber recuperado vías y maquinarias antiguas, haciéndolos parte de su atractivo.

Otro aspecto importante es que luego de la fuerte devaluación, los argentinos se verán estimulados a vacacionar dentro del país y los extranjeros a disfrutar de los bajos precios en dólares. Por lo tanto la actividad turística receptiva se verá beneficiada.

Debido a la gran importancia que se le está dando en el mundo entero al desarrollo ferroviario y las grandes inversiones que se realizan para mejorarlo, sumado al destacado aporte que dio al desarrollo turístico y todas las ventajas que posee sobre otros medios de transporte, el objetivo del trabajo es realizar un análisis de la situación del ferrocarril argentino antes y luego de su privatización y su relación con el turismo; y por último proponer diferentes trenes turísticos sobre rutas temáticas, generando así la puesta en valor del ferrocarril Argentino con un uso turístico.

Para este fin el trabajo se divide en cuatro capítulos, el primero tocará el tema del ferrocarril, desde su desarrollo en la historia, pasando por las características básicas que posee y las ventajas que tiene sobre otros medios de transporte. El segundo capítulo plantea la privatización del ferrocarril, con una breve reseña de lo sucedido en Iberoamérica y en Inglaterra, hasta llegar a lo acontecido en Argentina y las ideas que se manejan en la actualidad. El tercero de los capítulos está destinado a la relación existente entre el ferrocarril y el turismo, para lo cual se realizará una descripción de los efectos que el turismo posee tanto en el medio ambiente, económica, cultura y en la sociedad; también se realizará una breve descripción de los trenes turísticos existentes en nuestro país y algunos de los más conocidos en el ámbito mundial. El último, que por ser un tema importante para la finalidad de este trabajo, amerita un capítulo aparte, tratará de explicar que son las rutas temáticas y cómo deben estar organizadas, dentro de un marco teórico. Una vez desarrollados los capítulos y tras la conclusión obtenida, se planteará una propuesta.

ÍNDICE ANALÍTICO:

PROLOGO	1
1- El transporte ferroviario	
1-1 Historia del ferrocarril	5
1-1-1 Desarrollo de los ferrocarriles en el mundo	5
1-1-2 Reseña histórica de los ferrocarriles en Argentina	7
1-2 Características generales del ferrocarril	14
1-3 Las locomotoras	17
1-3-1 Reseña histórica de las locomotoras	17
1-3-2 Tipos de locomotoras	18
1-4 Tipos de ferrocarriles	20
1-4-1 Metro o subterráneo	20
1-4-2 Tranvía	21
1-4-3 Monocarril o monorraíl	21
1-4-4 Tren de levitación magnética o Tren Maglev	21
1-5 Comparación y ventajas del ferrocarril en relación con otros medios de transporte	23
2-Privatizaciones del ferrocarril	
2-1 Privatización del ferrocarril en Iberoamerica	26
2-2 Diferencia con los ingleses	26
2-2-1 Esquema ingles	26
2-2-2 Esquema argentino	28
2-3 Privatizaciones en Argentina	29
2-3-1 Concesión del sistema de cargas	30
2-3-2 Concesión del sistema ferroviario de pasajeros en al región Metropolitana de Buenos Aires	31
2-3-3 Concesión de los trenes interurbanos	33
2-4 Empresas que operan en la actualidad	33
2-5 Proyecto actual: Reestatización del ferrocarril argentino	40
3- Relación ferrocarril y turismo	
3-1 Características generales de la relación turista- anfitrión	43
3-2 Efectos generados por el turismo	43
3-2-1 Efectos sociales	44
3-2-2 Efectos culturales	47
3-2-3 Efectos ambientales	50
3-2-4 Efectos económicos	52
3-3 Influencia del ferrocarril en la actividad turística	56
3-3-1 En el mundo	57
3-3-2 En Argentina	59

3-4 Trenes turísticos en Argentina	60
3-4-1 Central Entrerriano	62
3-4-1-1 Poblaciones por las que atraviesa	62
3-4-1-2 Que es el ferroclub?	63
3-4-2 Tren de las Sierras	63
3-4-3 Tren histórico del Ferroclub	64
3-4-4 Viejo expreso patagónico	65
3-4-5 Tren turístico a vapor	66
3-4-6 Tren del fin del mundo	67
3-4-7 Tren de la costa	69
3-4-8 Tren ecológico de la Selva	71
3-4-9 tren de las nubes	72
3-5 Trenes turísticos en el mundo	74
3-5-1 Al Andalus Express	74
3-5-2 Tren de vapor a las Cataratas Victoria	76
3-5-3 Tren de Nigaliri	78
3-5-4 Orient Express	80
3-5-5 El escalador de las Rocosas	83
3-5-6 Tren a Machu Pichu: La ruta de los Incas	85
3-6 Segmentos para los trenes turísticos	87
3-7 Proyectos de trenes turísticos en Argentina	88
3-7-1 Central Entrerriano	88
3-7-2 Río Gallegos	88
3-7-3 Tren turístico Puerto Madero – La Boca	89
3-7-4 Tren Patagónico	89

4- Rutas Temáticas

4-1 Que son las rutas temáticas	90
4-2 Aspectos a tener en cuenta para establecer una ruta temática	90
4-2-1 Capacidad de carga	91
4-2-2 Estrategias	91
4-3 Trenes turísticos sobre rutas temáticas	93

CONCLUSIÓN	95
-------------------	----

PROPUESTA	97
------------------	----

ANEXOS

Anexo 1: Líneas ferroviarias potenciales o inconclusas	101
Anexo 2: Anchos de vías mas usados	102
Anexo 3: Tren de las nubes	103
Anexo 4: Red de pasajeros turísticos en Salta "Tren de las nubes"	104
Anexo 5: Tren de las Sierras	105

Anexo 6: Red de pasajeros turísticos en Córdoba	106
Anexo 7: Tren de la costa	107
Anexo 8: Recorrido del Tren de la costa	108
Anexo 9: “Viejo expreso patagónico” o “L a Trochita”	109
Anexo 10: Red de pasajeros turísticos en Chubut	110
Anexo 11: Tren ecológico de la Selva	111
Anexo 12: Tren Central Entrerriano	112
Anexo 13: Tren del fin del mundo	113
Anexo 14: Tren histórico del Ferroclub Argentino	114
Anexo 15: Recorrido del Tren histórico del Ferroclub Argentino	115
Anexo 16: Tren de Turismo en Bariloche	116
Anexo 17: Tren a Machu Pichu	117
Anexo 18: Al Andalus Expreso	118
Anexo 19: Recorrido del tren “Al Andalus expreso”	119
Anexo 20: El Escalador de las Rocosas	120
Anexo 21: Tren a vapor a las Cataratas Victoria	121
Anexo 22: El tren de Nilagiri	122
Anexo 23: El Orient Express	123
Anexo 24: Recorridos del Orient Express	124
Anexo 25: Transporte ferroviario metropolitano de pasajeros (2001)	125
Anexo 26: Transporte ferroviario interurbano (2001)	126
Anexo 27: Red ferroviaria en Argentina desde 1880 a 1912	127
Anexo 28: Red ferroviaria a principios de 1990	130
Anexo 29: Líneas interurbanas de pasajeros antes y después de su privatización	131
Anexo 30: Red metropolitana (2000)	132
Anexo 31: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Río Negro	133
Anexo 32: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Chaco	134
Anexo 33: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires	135
Anexo 34: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Córdoba	136
Anexo 35: Red de cargas “Belgrano Cargas SA”	137
Anexo 36: Red de cargas	138
Anexo 37: Red de cargas “Ferrocaril Mesopotámico Gral. Urquiza SA”	139
Anexo 38: Red de cargas “FerroExpreso Pampeano SA”	140
Anexo 39: Red de cargas “FerroSur Roca SA”	141
Anexo 40: Red de cargas “Nuevo Central Argentino SA”	142

BIBLIOGRAFÍA 143

ÍNDICE DE MAPAS

Red de pasajeros turísticos en Salta "Tren de las nubes"	104
--	-----

Red de pasajeros turísticos en Córdoba "Tren de las Sierras"	107
Red de pasajeros turísticos en Chubut "Viejo expreso patagónico" o "La Trochita"	110
Red ferroviaria a principios de 1990	130
Líneas interurbanas de pasajeros antes y después de su privatización	131
Red metropolitana (2000)	132
Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Río Negro	133
Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Chaco	134
Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires	135
Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Córdoba	136
Red de cargas "Belgrano Cargas SA"	137
Red de cargas "Buenos Aires al Pacífico-San Martín SA"	138
Red de cargas "Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza SA"	139
Red de cargas "FerroExpreso Pampeano SA"	140
Red de cargas "Ferrosur Roca SA"	141
Red de cargas "Nuevo Central Argentino SA"	142

CAPITULO 1

El transporte ferroviario

1-1 HISTORIA DEL FERROCARRIL

1-1-1 DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES EN EL MUNDO:

El origen del ferrocarril en *Inglaterra* se debe a la necesidad de transportar el carbón desde los yacimientos hasta el puerto y con el menor costo. La primera línea ferroviaria fue en el año 1825 y su trayecto iba de Stocton a Darlington, con un recorrido de 19 Km, 8 vagones para pasajeros y de carga, con una velocidad máxima de 19 Km/ hora y se utilizaba la tracción animal y a vapor. La segunda línea iba de Liverpool a Manchester.

Los aspectos más importantes sobre los ferrocarriles ingleses, pueden resumirse en los siguientes:

- ✓ Las compañías privadas de canales se oponían a su desarrollo, ya que la competencia los perjudicaba.
- ✓ Gran especulación en el negocio de los ffcc
- ✓ Alta suba en las acciones
- ✓ George Hudson se propuso monopolizar el negocio, controlaba 2.500km de vía sobre un total de 8.000 Km., era dueño de muelles, minas de carbón, director de un banco, entre otras
- ✓ Las cias privadas construyeron ferrocarriles de líneas paralelas
- ✓ En 1942 se fusionaron varias cias y formaron el "Railway Clering System"
- ✓ El gobierno ingles no podía controlar las tarifas, ni siquiera con intentos legales

"*Francia* aprovecha la experiencia inglesa para desarrollar sus ffcc." ¹. Su política fue la siguiente:

- ✓ El estado organiza un sistema ferroviario nacional
- ✓ En 1842 se establece que Paris sea el centro del sistema
- ✓ Se procuraba que cada compañía tuviera el monopolio en un distrito
- ✓ Concesiones otorgadas por 40 años (extendidas a 90 años) donde el estado tenía el derecho de expropiación
- ✓ Garantizar el interés sobre las acciones emitidas sobre las cias. privadas
- ✓ Intervención estatal en las tarifas, extensión de las líneas, etc

El primer ferrocarril de *Estados Unidos* fue establecido en 1827, a pesar de que el verdadero desarrollo se inició en 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio. Hacia 1830 en Estados Unidos había 1.767 Km de ferrocarriles de vapor. Para 1839 el trazado

¹ Cuccorese Horacio Juan. "***Historia de los ferrocarriles en la Argentina***". Argentina. Ediciones Macchi. 1969. Cap. 1. Pág. 8

alcanzaba 8.000 Km y desde 1850 hasta 1910 el crecimiento del ferrocarril fue realmente significativo. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste.

La implantación del ferrocarril en *España* fue relativamente rápida. En parte, estuvo estimulada por la carencia de vías fluviales de navegación interior, a diferencia de otros países del entorno. La primera línea ferroviaria fue inaugurada en 1848 entre las ciudades de Barcelona y Mataró. En el año 1870 ya se contaba con una red que era la tercera de Europa en extensión, luego de Inglaterra y Francia. A pesar de esto, en 1844 España toma la decisión de dotar a la red española de ferrocarril de un ancho de vía distinto al del continente europeo, lo cual aisló a España del resto del continente por este modo de transporte. Tras un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se creó la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), que era una compañía de carácter estatal destinada a la explotación de una gran parte del trazado ferroviario. “En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el incremento de la motorización de las familias y las empresas ha supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.”²

En *África*, la primera vía férrea corta, se construyó entre 1860 y 1870, con el fin de facilitar la explotación de los recursos minerales.

En el caso de *Australia*, hubo vías estrechas y anchas, lo cual generó que al momento de formar una ruta básica interprovincial, las modificaciones que debieron realizarse fueran muy costosas. El desarrollo ferroviario, comenzó en 1870, ya que las corrientes de emigrantes exigían mejores medios de transporte para llegar al interior del país.

La mejor organización de la red ferroviaria en *Asia*, se dio en la India. En 1850 se promueve la construcción de líneas troncales que llegaban al interior desde el puerto. En 1870 se inaugura la línea de Bombay a Calcuta. Para el año 1913 había 56.300 km de ferrocarril.

Cabe aclarar que en el caso de *Japón*, hubo que esperar a 1867, cuando el emperador recupera el poder, (hasta el momento Japón poseía un régimen feudal de los samuráis, los cuales no permitían la influencia occidental). Luego de la derrota de los japoneses en 1895, China inicia el tendido de sus líneas troncales.

A partir de 1850, el transporte ferroviario comenzó su expansión en *América Latina*. La red ferroviaria, que estaba financiada por capital francés, inglés o estadounidense, benefició el transporte de mercancías, pasajeros, pero estaba diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no a las necesidades de los países latinoamericanos.

En *Argentina*, las vías del ferrocarril tenían sus terminales en las ciudades portuarias, como Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná.

La misma situación se plantea en la ciudad de Montevideo en *Uruguay*.

El caso de *Brasil* es diferente ya que la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, puesto que allí se concentraba la producción de café.

² Encarta 2000

México es un tema particular debido a que los mismos ferrocarriles que se utilizaban para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata.

En el año 1945, *Brasil, Argentina y México* tenían el 75% del tendido ferroviario de Latinoamérica, lo cual ayudo a convertirlos en tres países líderes de América Latina. Pero pese a esto, fue para esta época que los ferrocarriles comenzaron a generar déficit, dándole mas importancia al transporte por carretera, de pasajeros y de carga. En este momento como el sistema ferroviario ya no era beneficioso para sus dueños, casi todo el tendido ferroviario de Latinoamérica fue nacionalizado.

1-1-2 RESEÑA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES EN ARGENTINA:

“ Las rutas hacia las regiones del lejano oeste y por el peligroso camino del sur, que significaban días y días de viaje, soledad con estremecimiento, pronto quedarían solamente como recuerdo histórico. Es que se produce un profundo cambio estructural. La revolución de los transportes llega a las pampas argentinas y alcanza, en horas, sierras, valles y hasta la misma cordillera. Una verdadera revolución tecnológica con repercusión socioeconómica. Argentina criolla queda atrás. Argentina moderna es el nuevo programa de construcción nacional. Y en la acción desarrollada, los ferrocarriles cumplen la finalidad del acercamiento interregional y la incentivación de la vida económica con productibilidad creciente.”³

Argentina no estableció una política ferroviaria definida, sino que esta variaba según las circunstancias. Esto debido a que la mayoría de los capitales nacionales no intervinieron en la formación de empresas ferroviarias (invertían preferentemente en la compra de tierras y de ganado bovino y ovino), sino que estuvo a cargo de capitales privados ingleses, los cuales exigían libertad de acción. Se brindo dicha libertad siguiendo el modelo de las políticas ferroviarias inglesas. Pero también el estado procuraba intervenir en el negocio, aunque esta vez siguiendo como modelo la política francesa.

En síntesis puede decirse que una verdadera “fiebre ferroviaria” empezaba a comienzos de la década de 1870. Cabe aclarar que el auge exportador en la Argentina contribuye al desarrollo del medio de transporte ferroviario. En 1870 ya había 722 Km. de vías y entre 1870 y 1914 se construye la mayor parte de la red ferroviaria Argentina con capital inglés, francés y argentino. En el año 1900 la red llega a 16.000 Km. de vía. Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial, donde capitales extranjeros dominaban las inversiones, principalmente capitales británicos. El ferrocarril fue considerado palanca del desarrollo y poblamiento del territorio del país.

La red ferroviaria fue creciendo increíblemente, pero no de manera planificada, sino que la mayoría de las líneas tenían como destino el Puerto de Buenos Aires, y en muchos casos competían entre las distintas compañías construyendo ramales paralelos. De esta manera se llega a tener alrededor de 50.000 Km. de vías que estaban a lo largo del país, pero que formaban una especie de embudo con el mencionado puerto como cabecera.

Cabe destacar, que los ferrocarriles no estaban distribuidos uniformemente en el territorio (situación que se mantiene). El 75% aproximadamente pertenecían a las provincias

³ Cuccorese, Horacio Juan. *“Historia de los ferrocarriles en la Argentina”*. Argentina. Ediciones Macchi. 1969. cap I, Pág. 5

de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Mendoza y el territorio de La Pampa, cuya superficie total representa la cuarta parte de toda la Argentina.

Según los objetivos de las empresas u organismos que intervinieron se adoptaron las siguientes trochas:

- trocha ancha 1.676 mm,
- trocha media 1.455 mm;
- trocha angosta 1.00
- trocha métrica o industrial de 750 mm.

Un hecho importante para destacar es que con Juárez Celman⁴ en la presidencia comienza un proceso de concesiones de los ferrocarriles hacia manos privadas, que se inicia en 1886 y se extiende hacia 1888.

Pero los concesionarios comienzan con actos abusivos, por lo tanto el Gobierno indica que suspendería el pago de las garantías a aquellas empresas que estaban en falta.

El gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Máximo Paz, adopta una política liberal, que seguía las ideas de Juárez Celman. Con lo cual atendía las concesiones de las líneas del ferrocarril sin tener presente los intereses particulares o del estado.

En 1889 Paz, junto al Ministro de Obras Publicas, Manuel B. Gonnet plantean entre otros puntos, lo siguiente:

“El Estado no debe ser empresario de transporte..... es el capitalista privado quien debe asumir la responsabilidad directa de las explotaciones ferroviarias..... el Estado no debe adquirir todas los ferrocarriles, prácticamente porque no posee el capital efectivo para una operación de tal envergadura. Mas, por encima de ello, porque estaría contrariando los principios de una economía sentada sobre las bases de la escuela liberal”⁵

Sobre la base de lo planteado anteriormente, Paz, “solicita autorización para enajenar los ferrocarriles de al provincia, con todos sus terrenos, vías, estaciones, talleres, tren rodante, telégrafo, etc.”⁶

En 1889 se autoriza la enajenación a través de licitaciones de las líneas ferroviarias de la Provincia de Buenos Aires. La compañía que se adjudica la licitación fue H. G. Anderson. El contrato plantea que el Gobierno vende a perpetuidad los ferrocarriles de la

⁴ Miguel Juárez Celman (1844-1909) abogado y político argentino, que fue presidente de la República de 1886 a 1890. Nació en Córdoba. En 1886 sucedió en la presidencia de la República Julio Argentino Roca (1880-1886), y continuó su política liberal y laica. Su administración se caracterizó por un importante desarrollo de las obras públicas y del comercio exterior, pero como contrapartida se produjo una grave crisis económica y financiera triplicándose la deuda pública. A este agravamiento se unieron una serie de agitaciones políticas contra la política presidencial que le obligaron a dimitir en 1890. Murió en Capitán Sarmiento en 1909.

⁵ Cuccorese, Horacio Juan. **“Historia de los ferrocarriles en la Argentina”**. Argentina. Ediciones Macchi. 1969. Cap. 7. Pág. 92

⁶ Cuccorese, Horacio Juan. **“Historia de los ferrocarriles en la Argentina”**. Argentina. Ediciones Macchi. 1969. Cap. 7. Pág. 93

provincia, queda sujeta al régimen de unificación de tarifas, pero no estableciendo tarifas menores a las que rigieran en los demás ferrocarriles. Y en 1890 los ferrocarriles pasan a manos de la Compañía. The Buenos Ayres Western Railway Limited.

Antes de esta situación, por el año 1872 se establece la primera ley sobre ferrocarriles, la segunda en 1891, aunque la más importante y conocida como "Ley Mitre" es de 1907 (ley 5315).

Mitre, como diputado nacional, presenta un proyecto de ley para la reglamentación de las concesiones ferroviarias.

Algunos puntos para destacar fueron:

- Que los materiales y artículos de construcción y explotación que sean introducidos al país serán libres del derecho de aduana hasta 1947. también la empresa deberá pagar durante el mismo plazo una contribución única del 3% del producto líquido de sus líneas, quedando libre de otros impuestos, ya sean de orden nacional, provincial o municipal.
- Que las tarifas de cargas y pasajeros serán fijadas por el Poder Ejecutivo.
- Que la Nación podrá expropiar en cualquier momento, las obras concedidas por el monto reconocido en acciones y obligaciones.

En 1908 se sanciona la ley 5559, sobre el fomento de los territorios nacionales, donde se establece que el Poder Ejecutivo nacional debía construir y explotar los siguientes. Ferrocarriles:

- Puerto San Antonio (Río Negro) al lago Nahuel Huapi
- Puerto Deseado hasta empalmar con la línea anterior que va a Nahuel Huapi
- Puerto Barranqueras (sobre Río Paraná) hasta empalmar con el Ferrocarril Central Norte.
- Formosa a Embarcación

Esta ley pretendía que se construyeran ferrocarriles, canales y obra de riego, de esta manera se valorarían las tierras de la zona, que luego se venderían al mejor postor, para obtener mayores ganancias y así pagar las obras públicas proyectadas.

Este fomento de los territorios nacionales a través del ferrocarril, era una necesidad que debía ser llevada a cabo y era un importante medio de comunicación.

La Ley Orgánica de los Ferrocarriles del Estado N° 6757, de 1909, creó la Administración en forma centralizada y bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, de las líneas de trocha angosta de propiedad nacional y que hasta entonces se hallaban divididas en varias secciones y denominaciones, las que a partir de entonces funcionarían bajo un solo control, juntamente con los nuevos ferrocarriles que el Estado construía en trocha ancha y media

En 1914 se detuvo la expansión de la red ferroviaria en Argentina, debido a las repercusiones que la Primera Guerra Mundial tuvo en el ámbito mundial. Algunos factores que ayudaron a la paralización del desarrollo ferroviario, fueron:

- Falta de inversión de capital extranjero
- Crisis agrícola

- Escasez del combustible extranjero
- Disminución del transporte de pasajeros y de carga
- El mayor costo de vida provoca huelgas de trabajadores ferroviarios, por ejemplo
- Las empresas privadas exigían al Gobierno el aumento de las tarifas, a lo cual el Gobierno se opuso

De esta manera las empresas abandonan todo proyecto de expansión ferroviaria. Pero en el año 1923 el presidente Alvear¹ envía al Congreso un plan general de construcciones ferroviarias, basado en tres sistemas:

- líneas mediterráneas
- líneas mesopotámicas
- líneas patagónicas

Esto genera una acción directa por parte del gobierno, impulsando el desarrollo de los ferrocarriles del Estado.

En esta época la extensión total de vías del ferrocarril propiedad del estado era de 6.617 Km, mientras que las particulares o privadas alcanzaban 29.136 Km

En la presidencia de Agustín P. Justo² los kilómetros de vía, estatales y privados, llegaban a 41.000.

Ya en esta época, el transporte automotor había aumentado considerablemente su planta.

En 1939 la red ferroviaria Argentina alcanzaba 45.4645 Km y la red estatal llegó a 12.532 Km. Debido a las consecuencias generadas por la segunda guerra, el tráfico de carga ferroviaria se vio disminuido. Por tal motivo se plantearon algunas medidas de defensa:

- clausura de ramales improductivos
- reducción del número de trenes en circulación, por problemas de abastecimiento de carbón proveniente de Inglaterra

Las empresas privadas no rindieron como antes, ellas también tuvieron que competir con el transporte automotor. En cambio las estatales siguieron progresando y obteniendo superávit.

Al llegar al gobierno Juan Domingo Perón³ se nacionalizó la red ferroviaria. El Estado argentino compró en 1947 todas las compañías de capital francés e inglés existentes al 1º de julio de 1946, de esta manera se logra un gran avance al recuperar para el patrimonio

¹ Marcelo Torcuato de Alvear (1868-1942), político argentino, presidente de la República (1922-1928) Nació en Buenos Aires.

² Agustín Pedro Justo (1876-1943), militar y político argentino, presidente de la República (1932-1938) Nació en Concepción del Uruguay, Entre Ríos.

³ Juan Domingo Perón (1895-1974). Político argentino, elegido presidente en 1976 t reelecto en 1952, pero depuesto por el golpe de 1955. Hasta 1973 estuvo exiliado. En 1974 asume nuevamente la presidencia, hasta su muerte.

nacional el sistema ferroviario y también se le da un gran impulso a la industria ferroviaria. Por ejemplo, en los Talleres de Córdoba, perteneciente al Ferrocarril Belgrano, bajo la dirección del ingeniero César La Padula, se fabricó la primera locomotora a vapor. Otro tanto ocurrió con la empresa FADEL en Liniers. Se debe aclarar que dicho proceso estaba considerado como “una medida de política económica nacional aceptada por la mayoría del pueblo argentino”⁴.

Si bien la nacionalización fue un avance, el excesivo monto pagado por ella generó enormes polémicas. “Los Ferrocarriles valían menos de 1.000 millones de pesos. El gobierno peronista pagó cerca de 3.000 millones a la cotización de los valores ferroviarios argentinos en Londres....el 89% de las locomotoras adquiridas y el 71,9% de los rieles tenían más de treinta años de uso...”⁵

Una vez tomada esta medida, que las diversas partes del sistema (unas 15 empresas ferroviarias por ese entonces) fueron reagrupadas en 6 líneas, cada una de las cuales proveían servicios de carga, de pasajeros interurbanos y de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires:

- cuatro eran de trocha ancha, el Ferrocarril Nacional General Roca, el Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, el Ferrocarril Nacional General San Martín y el Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre.
- una de trocha media, el Ferrocarril Nacional General Urquiza y
- una de trocha métrica, el Ferrocarril Nacional General Belgrano al que se le sumó al poco tiempo la red del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

Cada uno de estos ferrocarriles tenía carácter regional, con una identidad dada por las empresas adquiridas por el Estado que a su vez incorporaron a su red otras menores.

En 1958 asume al gobierno, Arturo Frondizi⁶. Momento donde se diseña el denominado “Plan Larkin”, que consistía en abandonar el 32% de las vías existentes; despedir 70.000 ferroviarios; reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, 70.000 vagones y 3.000 coches de pasajeros para comprar todo al exterior.

Es aquí cuando comienza un periodo donde se implementan políticas a favor del desarrollo de la red caminera (transporte por carretera). Para 1976 el tendido de vías era de 41.463 Km y en 1980, la red ferroviaria era de 34.113 Km.

Ya para esta época, y de manera progresiva se fue reemplazando la tracción a vapor por las nuevas locomotoras diesel, que comenzaban a compartir el escenario ferroviario.

En 1965, se crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (convertido luego en Ferrocarriles Argentinos –FA-) como consolidación de las líneas mencionadas. En Ferrocarriles Argentinos, como herencia de las sucesivas iniciativas de construcción encaradas a través del tiempo, convivían tres trochas diferentes con una fuerte configuración radial hacia Buenos Aires que reducía sus posibilidades de integración.

La situación en el año 1968, podía resumirse de la siguiente manera:

⁴ Cuccorese, Horacio Juan. **“Historia de los ferrocarriles en la Argentina”**. Argentina. Ediciones Macchi. 1969. Cap. 10. Pág. 152

⁵ Según la revista “Economía y Finanzas” del 15 de julio de 1954 y editada por el Ministerio de Hacienda del gobierno peronista

⁶ Arturo Frondizi (1908-1995). Fue elegido presidente de la Republica Argentina para el periodo 1958-1964, pero lo derrocaron en 1962.

- todos los ffcc son estatales
- administrados por EFA (Empresa de FFCC. Argentinos), la más grande de Latinoamérica
- gran déficit
- vías: 43.000 Km
- agentes: 160.000
- locomotoras diesel: 1.150
- vagones de carga: 84.000
- vagones de pasajeros: 5.200
- coches motores: 160
- locomotoras: 2.559
- coches eléctricos: 786
- talleres ferroviarios: 25
- depósitos de locomotoras: 323
- viviendas: 14.193
- estaciones: 3100
- puentes: 6.150
- edificios de administración: 470

A fines de la década de los 80 luego de sucesivos cambios en la orientación empresaria, la situación de Ferrocarriles Argentinos era más difícil aún. Tenía una participación menor al 15% en los servicios de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires y solamente el 8% en el mercado del transporte de cargas y en el de pasajeros de larga distancia. Las necesidades de financiamiento para cubrir el déficit operativo y para financiar parte de las inversiones necesarias era demasiado elevado y las dificultades financieras se podían percibir a través de las condiciones del material rodante y las instalaciones, simplemente alcanza con mencionar que sólo una de cada dos locomotoras diesel eléctricos (sobre un total de 1.000) se encontraba en funcionamiento y el 55% de la longitud de vías se hallaba en estado regular o malo.

Llegando a 1990, después de 25 años de la consolidación empresaria de la red ferroviaria Argentina, el sistema parecía hacia decaído considerablemente, el tráfico de cargas había caído a alrededor de la mitad, el de pasajeros de la Región Metropolitana en poco más de una tercera parte y el de pasajeros interurbanos en alrededor del 26%.

En el año 2000⁷, la red ferroviaria Argentina llega a tener una extensión de 34.059. Km, con tres anchos de vía.

Cabe aclarar que como resultado de la privatización de la red, en algunas regiones del país se ha interrumpido el servicio.

⁷ Encarta 2000

Las líneas nacionales que integran la red ferroviaria son:

- el ferrocarril Nuevo Central Argentino (4.512 Km), que conecta Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Río IV y Santiago del Estero (La Banda);
- el ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (5.254 Km), que enlaza Buenos Aires con Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael y accede al puerto de Rosario;
- el ferrocarril Ferrosur Roca (3.343 Km), que comunica Buenos Aires con Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala;
- el ferrocarril Ferroexpreso Pampeano (4.953 Km.), que conecta a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales;
- el Ferrocarril Mesopotámico, S.A. (2.739 Km), que enlaza Buenos Aires con Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes y Posadas,
- el ferrocarril General Belgrano, S.A. (10.841 Km), que comunica Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, y la localidad de Salta con Formosa.

A su vez, existen líneas provinciales extensas como:

- Viedma–San Carlos de Bariloche, en la provincia de Río Negro (817 Km),
- Córdoba–Cruz del Eje (150 Km) o Jacobacci-Esquel (Río Negro-Chubut) de 402 Km
- Buenos Aires-Mar del Plata-Miramar y su derivación General Guido-Pinamar (536 Km), operado por Ferrobaires, esta línea es la más importante dentro de las de pasajeros

Es importante aclarar en este momento (aunque más adelante abordaremos mas en detalle el tema de las privatizaciones), que Ferrobaires, es la empresa que cubre todo el sistema interurbano de pasajeros de las provincias de Buenos Aires y La Pampa. En cambio los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires son operados por varias empresas privadas: línea Urquiza, Sarmiento, Mitre, San Martín, Belgrano Sur, Belgrano Norte y Roca.

La conexión con países limítrofes se da por:

- con Chile por dos líneas que cruzan los Andes, la línea ferroviaria de Belgrano S.A., desde Socompa a Antofagasta y por Las Cuevas a Valparaíso (ramal desactivado pero con miras de ser rehabilitado, en el 2000)
- con Bolivia, a través de la línea F.C. Belgrano S.A., por La Quiaca y Yacuiba hasta La Paz y Santa Cruz de la Sierra;
- con Uruguay, por la línea F.C. Mesopotámico S.A., entre Salta y Salto Grande;

- con Brasil, a través de la línea de F.C. Mesopotámico S.A., por Paso de los Libres a Uruguaiana,
- con Paraguay, por otra línea del F.C. Mesopotámico S.A., entre Posadas y Encarnación.

1-2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL FERROCARRIL:

Antes de realizar una descripción de las características generales del ferrocarril, se debe tener presente que el transporte ferroviario utiliza vías y caminos construidos sobre una superficie y con el empleo de terrenos adicionales laterales y solares dedicados a estaciones, playas de estacionamiento, etc. Esto significa que no solo se puede tener presente solo la estructura y funcionamiento del transporte ferroviario, sino también la estructura que lo rodea y que hace a su buen funcionamiento (tema a tratar en la propuesta).

Un aspecto importante a tener en cuenta para que un tren pueda ser rápido es el tipo de locomotora y la calidad del tendido. Se debe tener presente que en las curvas pronunciadas el tren tiende a salirse hacia afuera, y si esta mal distribuido el peso provoca poca estabilidad y por ende, se descarrila.

Algunos de las características que posee este tipo de transporte son las siguientes:

- **Rodamiento y Movimiento:** El par llanta- riel, ha sido el elemento que permitió el desplazamiento de grandes volúmenes de carga con poco desgaste de energía. El movimiento unidimensional y guiado ha posibilitado velocidades altas con mucha seguridad y permite el transporte de grandes volúmenes, con una escasa utilización de mano de obra dentro del equipo móvil y una rápida automatización. Se debe tener en cuenta que una característica importante de los trenes es que pueden llevar cargas muy pesadas. Esto se debe a que un vagón de mercancías cargado, puede ir a 100km/h y rodar 8 km. antes de detenerse desde que frena, debido a que las ruedas de metal se deslizan mejor sobre las superficies lisas (los raíles). En el caso de un camión, este para después de 1.5 km.

Las ruedas de metal no hacen mucha fuerza de tracción sobre los raíles, lo que genera problemas para subir colinas o en las pendientes, ya que se deslizan. La solución al respecto es aumentar la fuerza de tracción de las locomotoras, echando arena sobre los raíles delante de las ruedas motrices, para que las ruedas no salgan de la vía. Otra opción es la de usar rejillas y un sistema conductor de piñón, con lo cual al maquina gira sobre las ruedas dentadas (piñón) en un rail dentado (rejilla). Y una alternativa más esta dada por la utilización de ruedas dentadas en al locomotora, para que giren lentamente y así aumenta la fuerza de tracción. Por ultimo las vías de tren en zig zag ayudan cuando los trenes tienen que subir zonas empinadas, haciendo marcha atrás y adelante en zig zag, pero para eso es necesario que el tren pare y cambie de dirección frecuentemente perdiendo, por consiguiente mucho tiempo. Un dato curioso es que mientras que un tren recorre 30m. a lo largo de una pendiente sube un metro.

- **Circuito de vía:** Es un medio para detectar la presencia de un tren en un tramo de vía dado, que no depende del cerebro humano. Con las señales operadas por relés⁸, el circuito abarca lo que corresponde, a la señalización de un cantón de

⁸ Dispositivo accionado por un circuito auxiliar que abre o cierra de manera automática un circuito principal, cuando se cumplen determinadas condiciones en éste.

bloqueo. La fuente de corriente eléctrica, tradicionalmente una batería seca, está en un extremo del tramo de vía. La corriente de salida va a lo largo de un carril hasta el extremo de la sección, donde después de pasar a través de un relé se dirige por el otro raíl hasta llegar a la batería, cerrando el circuito. Pero si hay un tren en ese tramo, la corriente toma un atajo a través de ruedas y ejes, saltando al otro carril y volviendo a la batería sin llegar al relé. Al activarse el electroimán del relé, se levanta una palanca. Si el relé deja de recibir corriente eléctrica; la palanca baja y cierra otro circuito independiente.

- **Enganches manuales:** El enganche manual de coches se puede realizar de varias maneras, aunque los más comunes son:

- * **Enganche de tres eslabones:** es muy sencillo y se ha utilizado desde los primeros tiempos del ferrocarril. Los vehículos equipados con estos enganches tienen un gancho de tracción a cada extremo del coche unidos a la barra de tracción, que transmite la potencia de tracción a lo largo del tren. Un extremo de la cadena de enganche está fijo siempre en la parte posterior de cada gancho. Cuando no se usa, la cadena cuelga verticalmente, pero cuando se está enganchando, el eslabón del extremo se levanta y se desliza sobre el gancho del vehículo adyacente. El operario no necesita situarse entre los dos coches y puede enganchar y desenganchar con relativa seguridad. Este método de enganche flojo es rápido y fácil de usar. Pero al estar el tren compuesto por vehículos móviles acoplados que pueden acercarse o alejarse, la conducción y el frenado son difíciles y las velocidades tienen que ser restringidas. Los vehículos tienden a golpearse unos con otros, lo que puede originar reclamaciones por daños.

- * **El enganche instantáneo:** tiene un eslabón central con forma de pera, con irregularidades que le permiten un agarre rápido tanto en posición horizontal (largo) como vertical (corto) y facilitan que la pértiga de desenganche lo alce y coloque en cada una de las posiciones. La forma corta mantiene a los vehículos más juntos mientras circulan, mientras que la forma larga permite un enganche y desenganche más fácil.

- * **El de tensor de enganche:** debido a que los enganches flojos eran inadecuados para los vehículos de pasajeros, las compañías comenzaron a implantar los tensores de enganche, que mantienen los vehículos más cerca, tope con tope, para los trenes de pasajeros y, posteriormente, para los de mercancías rápidos. Se trata, básicamente, del enganche de tres eslabones, pero en vez del eslabón central tiene un husillo roscado que se atornilla en el eslabón exterior. Los enganches de tensor y de tres eslabones son compatibles, por lo que los trenes pueden estar formados por ambos tipos de vehículos, los cuales requieren topes, a diferencia de la mayoría de los enganches automáticos.

- **La resistencia del tren:** Un tren en movimiento tiene dos tipos principales de resistencia:

- * **la resistencia a la pendiente:** es el reflejo de la potencia que se necesita para que el tren suba a la cima de una colina. Se necesita más potencia para que el tren suba una rampa que para que circule por un trayecto llano, pero la potencia utilizada para que el tren suba la rampa puede volverse a utilizar. Al hacer que la máquina trabaje duro en la subida, se almacena energía que luego se recupera en el descenso. Si la pendiente es lo suficientemente suave para no hacer necesario el uso de los frenos, se gastará poca energía cuando la gravedad, más que la potencia, impulse el tren hacia abajo. En un descenso pronunciado, las locomotoras eléctricas con freno de recuperación, el cual aminora la marcha del tren utilizando los motores como

generadores, pueden convertir la energía potencial de un tren en marcha descendente en electricidad que vuelve a la catenaria para ser utilizada en sentido ascendente.

* la resistencia a la rodadura: en comparación con la potencia necesaria para deslizarse en una pendiente, la que se necesita para superar la resistencia a la rodadura es pequeña. La resistencia a la rodadura, proviene de varias zonas: de la fricción de los ejes al rodar sobre sus cojinetes, de la resistencia que encuentran las ruedas en los puntos en los que tocan los raíles, de la energía de las ruedas absorbida en la superficie del raíl y en sus juntas, de la energía perdida en el balasto cuando el raíl y la traviesa son presionadas sobre el mismo por el peso del tren. Cabe aclarar que en las vías con curvas, se produce una resistencia adicional de las ruedas al rechinar las pestañas contra el carril exterior. Otro aspecto de la resistencia proviene del viento; la resistencia aerodinámica se debe, en gran parte, a la fricción de la superficie. Los coches de viajeros, con sus extensas superficies exteriores, producen casi tanta resistencia al aire como la locomotora. Dado que el frontal de la máquina es relativamente pequeño, la presión del aire con la que se encuentra no es significativa, a excepción de las altas velocidades.

* la resistencia al aire: la de un coche de viajeros es aproximadamente dos tercios de la de una locomotora, aunque la resistencia al aire es sólo una pequeña parte de la resistencia a la rodadura. Además de la resistencia aerodinámica, que es mayor que la de un vehículo de carga o de viajeros, puede haber pérdida de energía por el traqueteo de las ruedas y (en la tracción moderna) en los inducidos del motor.

- **Ancho de vía**: Con relación al ancho de entrevía, el ancho medio es de 1.435 metros. Pero existen diferentes anchos que van desde 381 mm. hasta 1.676 m. (usado en Argentina, Chile, España, Portugal e India).

El ancho de vía de un ferrocarril es la distancia existente entre las caras internas de los raíles en un tramo recto. En las curvas se suele añadir unos milímetros más para facilitar el paso de las ruedas. Las vías anchas son mejores y más baratas para el tráfico pesado, pero la construcción de las estrechas es más económica.

A pesar de que cuanto mayor sea el ancho de vía mayor es la estabilidad de los trenes, el diseño es otro factor importante. Por otro lado, los trenes de vía estrecha no son forzosamente más angostos que los de vía ancha; generalmente sí lo son, pero la anchura de un tren no está determinada sólo por la de las vías, sino también por la elección del gálibo⁹.

La estandarización del ancho de vía es deseable en cualquier parte, porque así todas las unidades pueden acceder a todas las estaciones de la red ferroviaria. Las desventajas comerciales de la diversidad de anchos de vía se pueden observar en muchos países, los cuales están teniendo que reformar gran parte de sus líneas. Sin embargo, son muchos los países, incluida España, en los que coexisten de forma razonable diferentes anchos de vía. En la mayoría de los casos, el normal es el utilizado en casi toda la red, en tanto que subsisten unos cuantos ferrocarriles de vía estrecha -de un metro o menos- para determinados propósitos y zonas. Tanto Argentina como Brasil, también se han visto afectados también por la existencia de dos anchos principales de vía.

⁹ Arco metálico para comprobar si los vagones de ferrocarril pueden circular con su carga máxima por túneles.

1-3 LAS LOCOMOTORAS:

Las locomotoras se diferencian de otros tipos de vehículos de vías férreas autopropulsados, en que sólo se utilizan como unidades de arrastre y no están diseñadas para el transporte de pasajeros o de cargas.

1-3-1 Breve reseña histórica sobre las locomotoras:

La primera locomotora práctica se construyó en Inglaterra en 1804 por el ingeniero e inventor Richard Trevithick¹⁰. Esta locomotora tenía cuatro ruedas motrices y lisas que corrían sobre raíles metálicos lisos. El éxito de su funcionamiento demostró que se podía obtener suficiente tracción sin utilizar ni ruedas ni cadena dentada. La locomotora de Trevithick expelía el vapor en el conducto de humo de la caldera del motor; esto proporcionaba un impulso de corriente para el fuego de la caldera y se empleó en locomotoras a vapor posteriores.

Tras el éxito de las pruebas de esta locomotora, en Gran Bretaña se construyeron varias locomotoras, con éxito moderado, utilizadas principalmente en la minería.

Hasta 1829 no se desarrolló una locomotora en una vía férrea que transportara tanto pasajeros como carga. En este mismo año, el *Rocket*, diseñado por George Stephenson¹¹, ganó un concurso. El *Rocket* arrastró una carga de tres veces su propio peso a una velocidad de 20 km/h y transportó un vagón lleno de pasajeros a 39 km/h. Este rendimiento estimuló la construcción de otras locomotoras y la extensión de líneas de ferrocarril.

También en 1829 se probó en Honesdale, Pennsylvania, la primera locomotora que funcionó en el hemisferio occidental. Esta locomotora, llamada *Stourbridge Lion*, se construyó en Inglaterra por la Delaware and Hudson Canal Company.

Al año siguiente se comenzaron a utilizar con regularidad las primeras locomotoras construidas en los Estados Unidos: la *Best Friend* fue puesta en circulación por la South Carolina Canal and Railroad Company, y la Peter Cooper, era una locomotora con cuatro ruedas con un peso cercano a las cinco toneladas. Se realizaron las primeras pruebas en 1832 y se puso en servicio casi de inmediato.

Como consecuencia de este avance se realizaron muchas mejoras mecánicas, tanto en Gran Bretaña como en Estados Unidos. Estos dos países tuvieron un desarrollo de locomotoras casi paralelo.

En 1831, el chasis giratorio o carretilla suplantó a la carretilla fija; en 1836 se introdujeron los pares externos de ruedas motrices y en 1837 se aplicaron contrapesos a las ruedas motrices y otras partes para suavizar el funcionamiento del motor.

La primera locomotora con seis ruedas motrices y carretilla de cuatro ruedas, también llamada de diez ruedas, apareció en 1847. Para el año 1863 se comenzaron a

¹⁰ Trevithick, Richard (1771-1833), ingeniero mecánico e inventor británico. Pioneros del ferrocarril. En 1796 exhibió modelos de máquinas de vapor de alta presión. En la 1801, puso en funcionamiento el primer vehículo a vapor que transportó pasajeros. En 1804 aplicó por primera vez el vapor en el remolque de cargas en una vía férrea cuando su locomotora a vapor transportó 10 toneladas de hierro unos 15 km desde Merthyr Tydfil hasta Abercynon (Gales). Su éxito condujo a la construcción de otras locomotoras de vapor sobre rieles o raíles

¹¹ Stephenson, George (1781-1848), inventor e ingeniero británico que construyó la primera locomotora ferroviaria utilizable.

utilizar locomotoras con seis ruedas motrices y carretilla de arrastre de dos ruedas, y en 1867 se construyó la primera locomotora con ocho ejes motrices y carretilla de dos ruedas.

A fines de 1930, en estados Unidos, ya había locomotoras aerodinámicas de ruedas grandes que llevaban trenes de pasajeros a una velocidad media de 145 km/h.

Es importante destacar, que paralelamente al desarrollo de la potencia y velocidad de las locomotoras, los fabricantes tomaron conciencia que a los pasajeros había que ofrecerles comodidad, sobre todo en los viajes largos. De esta manera comienzan a aparecer los coches- cama, luego los coches- restaurante y coches- salón.

En la etapa posguerra, la idea predominante es la gran comodidad y alta velocidad, para competir, no con el transporte automotor, sino con el avión.

En al década del '60, aparece el primer tren bala japonés, demostrando que las grandes velocidades son posibles. En 1983, se construye la primera vía para "trenes de alta velocidad" desde Paris a Lyon, con una velocidad de 270 km/h. En España se utiliza la tecnología de trenes de alta velocidad con ancho de vía internacional y se llegan a los 300 km/h en la ruta Madrid-Sevilla.

1-3-2 Tipos de locomotoras:

- **Locomotoras a vapor:** Las locomotoras a vapor pueden clasificarse de diversas formas. Aunque la forma mas usada se basa en el número y disposición de las ruedas. Esta clasificación proporciona el número de ruedas en la carretilla de arrastre, el número de ruedas motrices y el número de ruedas en la carretilla de remolque (una locomotora 2-4-0 tiene una carretilla de arrastre de dos ruedas, cuatro ruedas motrices y carecería de carretilla de arrastre). Muchas locomotoras tienen también nombres especiales según su tipo.

Hasta 1940, los motores a vapor proporcionaban la fuerza motriz de la mayoría de las utilizadas en las vías férreas. Con el paso del tiempo, la locomotora de vapor se fue quedando obsoleta, primero en los Estados Unidos y más adelante en el resto del mundo. Hacia finales de la década de 1980, sólo unas pocas, como las utilizadas en líneas turísticas de vía estrecha, se utilizaban en los países industrializados.

El 9% del vapor que produce el fuego es para impulsar las ruedas. Lo que genera que tarde muchas horas en producir vapor.

Un inconveniente que tienen este tipo de locomotoras, es la interrupción del servicio por las paradas técnicas (gran mantenimiento)

Cabe destacar, que estas locomotoras fueron las primeras en surgir, desde el momento de la invención de la maquina vapor con la Revolución Industrial.

- **Locomotoras diesel-eléctricas:** Entre las locomotoras más importantes desarrolladas en el siglo XX se encuentran las locomotoras eléctricas, estas reciben la energía eléctrica mediante una red de cable superior (catenaria) o un tercer carril situado junto a la vía normal (vías férreas), y las locomotoras diesel-eléctricas.

A estas locomotoras, se las conoce como diesel. Los motores diesel se utilizan para proporcionar energía a generadores o alternadores conectados a rectificadores de estado sólido que mueven motores eléctricos conectados a los ejes, es decir, los motores diesel hacen girar los generadores que producen la

energía para que se impulse la locomotora. Este tipo de locomotora elimina la necesidad de costosas líneas de transmisión de energía.

Si se la compara con la locomotora a vapor, tiene número de horas productivas por día, puesto que no necesita realizar paradas frecuentes para reponer agua, gasoil y requerir otros servicios. Lo cual genera que puedan funcionar sin descanso durante días y así mantener las líneas con un máximo de ocupación.

Otra de las ventajas es que, mientras que las locomotoras a vapor requieren un conductor y un fogonero por cada mitad, un solo conductor puede manejar varias diesel, lo cual permite trenes de mayor longitud con menor número de empleados.

Los recientes diseños de locomotoras aprovechan el uso de turbo cargadores mejorados que trabajan con motores de mayor potencia y más eficientes. Los sistemas de control de las locomotoras se han convertido en dispositivos electrónicos, que sustituyen la mayor parte de las funciones de regulación eléctrica. Los microprocesadores a bordo controlan la velocidad del motor, la inyección de gasoil y el trabajo del alternador, y se interrelacionan con sistemas mejorados para detectar problemas de tracción de las ruedas motrices, produciendo una corrección más rápida y una adherencia más óptima. También el microprocesador controla el rendimiento de todos los sistemas de la locomotora, incrementando su fiabilidad y facilitando la corrección de los problemas.

Una innovación importante de la locomotora es la introducción de motores de tracción de frecuencia variable, voltaje variable y de corriente alterna de tres fases en lugar de motores serie de corriente directa, reduciendo el peso y mejorando la adherencia de las ruedas a la vía. Surgen en los años 20. Tardan 15 minutos aproximadamente en ponerse en marcha.

- **Locomotoras articuladas:** Las locomotoras articuladas son aquellas que tienen las ruedas motrices en grupos de dos, a veces de tres, y cada uno de ellos tiene motricidad propia. La articulación permite que una locomotora con un gran número de ruedas motrices pueda tomar curvas más cerradas que una máquina de bastidor rígido.

La necesidad de locomotoras articuladas, se originó a finales del siglo XIX, se fue acrecentando cada vez más en las líneas de las colonias y en las de vía estrecha, en las que eran muy comunes las curvas cerradas y las vías construidas con materiales ligeros. A cada una de ellas se la conocía por el nombre de su inventor. Tal es el caso de la Garratt y la Mallet, que fueron adoptadas por la mayoría de las líneas principales

- **Locomotoras de turbina-eléctricas:** Después de la II Guerra Mundial, la investigación realizada en la ingeniería de combustión ayudó al desarrollo de locomotoras de turbina-eléctricas, en las que las turbinas de gas o vapor se usaban para impulsar generadores que proporcionaban energía a motores eléctricos. Se necesitaba una caldera para producir el vapor en una turbina de vapor.

En la turbina de gas, el gas se producía en una cámara de combustión situada directamente delante de la maquinaria de la turbina. El carbón o el aceite podían usarse como carburante para producir vapor o gas para el funcionamiento de la turbina. El propano líquido se ha utilizado de forma experimental como carburante para turbinas de gas.

Todas estas locomotoras basadas en turbinas se han considerado poco económicas para el transporte general de carga. Sólo la turbina de gas, con

tracción mediante transmisión hidráulica, ha continuado en servicio en la década de 1990 en automotores que impulsan trenes ligeros de pasajeros.

Las locomotoras eléctricas utilizan cables elevados y un tercer rail para transportar la energía. Tienen un costo elevado, y son los más populares.

1-4 TIPOS DE FERROCARRILES:

1-4-1 Metro o subterráneo:

El metro o subterráneo, es el transporte rápido de tecnología ferroviaria que utiliza trenes de pasajeros que van por rieles a velocidades altas y funcionan en túneles, en estructuras elevadas, o en carriles de uso exclusivo que están separados para evitar la interferencia con el tráfico.

Se utilizan trenes de alto rendimiento que alcanzan velocidades de 120 a 130 km/h y puede transportar hasta 40.000 pasajeros por hora, en una sola dirección.

Excepto para los sistemas de sustentación neumática desarrollados en Francia, empleados también en las ciudades de México y Montreal, los sistemas más rápidos de transporte utilizan ruedas de acero en los rieles.

Es importante destacar que una sola persona puede conducir un tren. Éstos disponen de diversas formas de control automático y pueden circular a intervalos de 90 segundos.

En el caso de las estaciones, tienen andenes altos para permitir la entrada y salida rápida de los viajeros. La distancia de una estación a otra varía entre 1.200 y 4.500 m, y algunas de ellas, sobre todo las que se ubican en zonas suburbanas, poseen un sistema de autobuses y instalaciones para estacionar vehículos.

1-4-2 Tranvía:

El tranvía es un sistema de ferrocarril eléctrico metropolitano que se caracteriza por el uso de coches únicos o en pequeñas formaciones, que están propulsados por motores que toman la energía desde la catenaria¹², situada en la parte superior del vagón.

Una de sus características particulares, es la diversidad de opciones para alinear, configurar y diseñar los vehículos.

Existen casos donde pueden circular por túneles o por superficie en las zonas peatonales, sobre todo en aquellas áreas del centro de la ciudad donde existe gran tráfico. Fuera del centro de las ciudades, la situación es distinta ya que los coches pueden circular en los carriles de las autopistas arteriales, sobre vías de ferrocarril abandonadas o por corredores de servicio público.

Las velocidades medias alcanzan desde 16 hasta 40 km/h. Y la capacidad de un sistema de tamaño medio es de 12.000 personas a la hora.

1-4-3 Monocarril o Monorraíl:

¹² Tipo de suspensión, propia de los tendidos eléctricos, en la cual el cable conductor se mantiene a una altura sensiblemente constante.

Este sistema de transporte está compuesto por vehículos que circulan por una plataforma única (rieles o vigas), que generalmente se encuentra elevada sobre la superficie.

Existen dos tipos básicos:

- monocarril sustentado, donde los vehículos apoyan sus ruedas sobre los rebordes interiores de la viga
- monocarril suspendido, donde los vehículos cuelgan directamente bajo la estructura, de forma simétrica o asimétrica, cuando los soportes están a un lado de la viga.

Los costos iniciales pueden ser mucho menores que los de un ferrocarril convencional si se construye de plataforma elevada, pero el impacto visual y el ruido son mayores.

Los monocarriles tienen varios inconvenientes, como el problema de pasar de una viga a otra, la dificultad de evacuar a los pasajeros en caso de emergencia y la necesidad de ampliar la estructura para las estaciones aéreas.

1-4-4 Tren de levitación magnética o Tren maglev

Es un vehículo de alta velocidad que levita sobre un carril denominado carril guía e impulsado por campos magnéticos. La tecnología de trenes de levitación magnética puede utilizarse para recorridos urbanos a velocidades medias (menos de 100 km/h).

Desde 1984 se ha usado en Gran Bretaña una lanzadera maglev para distancias cortas, entre el aeropuerto de Birmingham y la estación de tren

Aunque hay que destacar que el mayor interés recae sobre los sistemas maglev de alta velocidad (en Alemania un tren maglev alcanzó la velocidad de 435 km/h, mientras que en Japón se han alcanzado velocidades de 517 km/h en trenes maglev completos)

Se pueden distinguir dos diseños diferentes respecto a los sistemas de trenes de levitación magnética.

- Suspensión electromagnética (EMS), esta utiliza electroimanes convencionales situados en los extremos de un par de estructuras debajo del tren. Las estructuras envuelven por completo cada lado del carril guía. Los imanes son atraídos hacia los raíles de hierro laminado en el carril guía y elevan el tren. Sin embargo, hay que aclarar, que este sistema es inestable ya que la distancia entre los electroimanes y el carril guía (aproximadamente 10 mm) debe estar controlada y ajustada por ordenador o computadora para evitar que el tren golpee el carril guía.
- Suspensión electrodinámica (EDS), en este caso se usa la fuerza de oposición que se produce entre los imanes del vehículo y las bandas o bobinas eléctricas del carril guía para elevar el tren. Esta aproximación es estable, y no necesita un control y un ajuste continuos. También se produce una distancia relativamente grande entre el carril guía y el vehículo, por lo general entre 100 y 150 mm. Sin embargo, este sistema utiliza imanes superconductores, mucho más caros que los electroimanes convencionales, y necesitan un sistema de refrigeración que los mantenga a bajas temperaturas.

Ambos sistemas utilizan una onda magnética que se desplaza a lo largo del carril guía para proporcionar energía al tren maglev mientras se encuentra suspendido sobre el raíl.

Los sistemas maglev poseen varias ventajas sobre los trenes convencionales que utilizan ruedas de acero sobre raíles de acero.

- Debido a que los trenes de levitación magnética no tocan el carril guía, estos superan la principal limitación de los trenes con ruedas, lo costoso de mantener una precisa alineación de los raíles que evite la excesiva vibración y el deterioro del raíl a altas velocidades.
- Los trenes maglev pueden alcanzar grandes velocidades (superiores a 500 km/h) limitados sólo por el coste de energía que supone superar la resistencia del viento.
- El hecho de que los trenes maglev no toquen los carriles guía, le permiten una aceleración y frenado más rápidos, mayor capacidad de subida en cuestas, funcionamiento mejorado en situaciones de lluvia intensa, nieve y hielo, y ruido reducido.
- También, estos sistemas, aprovechan al máximo la energía en rutas de longitudes de varios miles de kilómetros, ya que utilizan alrededor de la mitad de energía por pasajero que los aviones comerciales convencionales.
- Por otro lado, reducen el uso de petróleo y contaminan el aire menos que los aviones, locomotoras diesel y automóviles.

1-5 COMPARACIÓN Y VENTAJAS EN RELACIÓN CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE:

En cuanto a las características o ventajas del ferrocarril con otros medios de transporte, se pueden citar las siguientes

- ✓ El “*contenido turístico*” esta dado por las características particulares de cada medio de transporte. Pero es importante aclarar, antes de analizar el tema en cuestión, que en muchas ocasiones se privilegia la velocidad sobre este contenido.

El tren posee un alto contenido turístico y esta relacionado con el recorrido que se realice (recorrido rutas que acompañan el trazado del terreno y que atraviesan diferentes pueblos) y el tipo de servicio ofrecido, por lo general su contenido es alto, debido a que permite la observación de los paisajes (muchas veces principal motivación para realizar el viaje) y permiten también servicios de lujo, con coches restaurantes, coches dormitorios, salas de estar, bar, entre otros.

Otro factor que contribuye es la discrecionalidad¹³ del servicio, ya sea por el confort del vehículo (ventanillas panorámicas, mayor espacio entre los asientos....)

- ✓ El automóvil compite con el ferrocarril en velocidad, pero este ultimo posee la ventaja de una gran capacidad de carga, comodidad, seguridad y exactitud en el cumplimiento de los horarios, por supuesto que en algunos países. El auto ofrece la ventaja de

¹³ Transporte creado para un determinado fin, diseñados para el turismo. En muchos casos con ciertas especificaciones técnicas diferentes que aquellos creados para el transporte regular de pasajeros.

permitir desplazamientos de la familia, sin restricción de horarios y con la posibilidad de detenerse donde se desee.

- ✓ El avión es lógicamente más veloz ya que al acortar las distancias le proporciona más tiempo al viajero para visitar los lugares elegidos, pero el ferrocarril tiene una capacidad de carga mayor, costos más reducidos y no depende de circunstancias meteorológicas. También hay que destacar el carácter internacional que posee, que le permite realizar viajes entre diversas naciones. En el último tiempo el ferrocarril ha comenzado su competencia con el avión, a través de los servicios de alta velocidad, sobre todo en aquellas distancias medias, donde el ferrocarril es el medio con las mejores posibilidades. Aquí se produce el ahorro de tiempo, puesto que la mayoría de las estaciones están en el centro de las ciudades, por lo tanto el traslado hacia y desde ellas es inferior que en el caso de los aeropuertos, que generalmente se ubican en las afueras de la ciudad.
- ✓ Ahorra energía y permite el consumo de otras fuentes que no son petrolíferas, como por ejemplo la eléctrica. El consumo es dos o tres veces menor que el del automóvil, y entre cinco y seis veces menos que el avión, por lo tanto puede ser una solución ante la crisis energética que se sucede en la actualidad. También puede consumir energía eléctrica, que es más barata y renovable. Es adecuado para transporte de cargas pesadas, debido a su menor costo energético por unidad de transporte.

En este punto puede realizarse la siguiente comparación: ¹⁴

TIPO DE TRANSPORTE	PARTICIPACIÓN EN EL CONSUMO DE ENERGÍA
Automotor	77.2%
Por tuberías	4.3%
Por agua	7.2%
Por ferrocarril	7.3%
Aéreo	4.0%

- ✓ También, el ferrocarril, posee una gran capacidad de transporte, ya que para el transporte de 50.000 pasajeros por hora, con solamente una vía doble electrificada se puede hacer, y en cambio si el transporte se realiza por carretera, será necesario una autopista o ruta de 100 metros de ancho.
- ✓ Por otro lado, produce menos contaminación. Esto tiene relación directa con el menor uso de energía. En el caso del automotor, produce un 65% del total de la producción de dióxido de carbono.
- ✓ También existe la contaminación acústica, en este caso si bien el ferrocarril, al igual que el avión, tienen niveles elevados de ruidos, la incidencia es menor, puesto que están

¹⁴ Juan Roccatagliata, "Los ferrocarriles en Argentina. Un enfoque geográfico". Buenos Aires. Editorial Eudeba SEM. 1987. Pág. 173.

concentrados. En cambio el transporte automotor genera una gran emisión de ruidos, y a su vez posee una gran alcance geográfico.

- ✓ Hace menor uso de mano de obra que el transporte automotor, ya que pueden formarse trenes de gran capacidad con poco personal para su conducción aunque es importante destacar que se necesita un importante cantidad de personal para la conservación de la vía.
- ✓ En muchos casos brindan un alto grado de confort y seguridad, con servicios de video, telefonía, etc. También se pueden encontrar trenes de lujo, como el “Al Andalus”, que son un atractivo en si mismo.

Tiene otra ventaja que esta dada por la disponibilidad de espacio, lo cual permite que existan los nombrados coches restaurante, dormitorios, entre otros. Permitiéndole al pasajero que recorra estas opciones, todas sin salir del tren.

Por otro lado encontramos el tema de la seguridad, ya que los accidentes ferroviarios no son muy frecuentes, a diferencia del transporte automotor.

- ✓ La dependencia con las condiciones meteorológicas es muy baja, a diferencia del avión que es sumamente sensible a las tormentas o la niebla.
- ✓ Por ultimo se puede decir que no origina congestionamiento de transito.

Actualmente hay una nueva idea en cuanto al transporte y esta basada en el transporte sustentable¹⁵ y es aquí donde el ferrocarril posee una ventaja importante sobre el resto de los medios de transporte, la cual esta relacionada con la menor contaminación que este provoca y el aprovechamiento del suelo para transportar mayor cantidad de pasajeros en menor espacio, entre otros aspectos.

Se puede decir que hoy en día el ferrocarril no ha caducado como sistema de transporte, sino que a tomado una serie de medidas para adaptarse a las necesidades actuales, aumentando su seguridad, el confort y aplicando tarifas especiales para circuitos turísticos o para determinada clase de viajeros (estudiantes por ejemplo).

¹⁵ El desarrollo sustentable es aquel que satisface las necesidades actuales sin comprometer la capacidad para satisfacer las de las futuras generaciones.

CAPITULO 2

Privatizaciones del ferrocarril

2-1 PRIVATIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN IBEROAMÉRICA:

En algunos países de Iberoamérica, más que la privatización, la única salida que se podía encontrar en algunas redes era el cierre total, como fue el caso de Nicaragua.

A pesar de haberse iniciado en Colombia, la privatización echó primero raíces en Argentina. Para principios del año 2001, el proceso estaba prácticamente concluido en Bolivia, Brasil, Colombia, Guatemala, México, Perú y Chile.

En relación con los resultados de la privatización hay diversas opiniones, una de ellas plantea que en general, se ha producido un significativo incremento de la cuota de mercado del ferrocarril en los países de iberoamérica, unido a inversiones y una reducción de las subvenciones. Muchas de estas subvenciones han disminuido gracias a las mejoras generales de productividad, que en algunos casos se explican por los despidos masivos, tal es el caso en algunos ferrocarriles argentinos.

Se puede decir que para principios del milenio la privatización de las líneas principales de mercancías era un hecho en Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Guatemala, Panamá y Perú, aunque en algunos casos, la rehabilitación de las vías no estaba aún concluida, por eso que no todos los servicios estaban restaurados.

Es importante destacar que en el caso de México, la mayor parte de la antigua red de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) se privatizó.

También podemos citar, simplemente a modo de ejemplo, que en el caso de Perú, la concesión fue entregada a un consorcio que ofreció pagar al Estado un 33.375% de su facturación por venta de derechos de uso de vías (a empresas operadoras).

Cabe aclarar que la ola privatizadora se vincula de manera estrecha con el problema del endeudamiento y ha ido llevando las políticas o proyectos de los gobiernos en esta línea de "soluciones".

2-2 DIFERENCIAS CON LOS INGLESES:

El "modelo" de transformación ferroviaria que se desarrolló en Argentina durante la presidencia de Carlos Menem fue básicamente diferente al esquema inglés. En este punto se verá de manera general cada uno de los esquemas y más adelante se tratará específicamente y con mayor detenimiento el caso argentino.

2-2-1 ESQUEMA INGLÉS:

El esquema de los británicos mantuvo una fuerte participación privada en la operación de los servicios y el mantenimiento estatal de la infraestructura ferroviaria. La política que llevó adelante el gobierno conservador de Margaret Thatcher¹⁶ se acopló a los

¹⁶ Margaret Thatcher, nace en 1925, es la primera mujer en ocupar el cargo de primer ministro de Gran Bretaña (1979-1990). Nació en Grantham. Reelegida en las elecciones de junio de 1987, se convirtió en el primer jefe de gobierno británico del siglo XX que se ha mantenido en el cargo durante tres mandatos consecutivos. En 1990 y debido a la polémica sobre su política fiscal y a sus reticencias a comprometer a Gran Bretaña en la unión monetaria con Europa, su liderazgo fue severamente cuestionado. Dimitió en noviembre y le sucedió como líder del Partido Conservador y como primer ministro John Major. Margaret Thatcher ejerció durante su periodo de gobierno una

lineamientos que había fijado la Unión Europea a principios de la década del 90. Según las normas comunitarias, se debían respetar tres aspectos clave:

- El saneamiento financiero de las compañías ferroviarias.
- El libre acceso a las vías.
- La cobertura estatal de las inversiones destinadas al mantenimiento de las redes y a la ampliación de ramales.

La tradicional compañía estatal British Railways (BR), creada en 1948, fue dividida en tres áreas principales: infraestructura, pasajeros y cargas. Y de cada una de ellas surgieron varias "sociedades y unidades de negocios" que absorbieron tanto la operación de los trenes como el arreglo de las vías.

El panorama que dejó al privatización en cada sector, fue el siguiente:

La infraestructura: Quedó a cargo de la empresa Railtrack. De mayoría estatal y agrupa a diferentes unidades de negocios que se encargan de arreglar las vías, ampliar ramales y operar los sistemas de señalamiento y comunicaciones. Esta empresa garantiza el libre acceso a las vías y les cobra peaje a todos los operadores de carga y de pasajeros.

Los pasajeros: Las tres áreas tradicionales que tenía la BR -Intercity, Regionales y Red Sudeste- quedaron en manos de 25 operadores privados. Los concesionarios de los distintos servicios les alquilan las locomotoras y coches a las empresas creadas para el mantenimiento de los equipos. La mayoría de las líneas concesionadas pagan un canon al Estado. Con esos fondos, se subsidian las líneas que no son rentables.

Las cargas: Este sector de servicios quedó repartido en tres compañías regionales, las cuales administran sus propios talleres, locomotoras y vagones.

Este modelo se completó con la creación de dos organismos reguladores:

- uno para controlar a los prestadores de los servicios de pasajeros
- otro encargado de los trenes de carga y de la resolución de los problemas entre las distintas empresas.

Si se toma como base las quejas de los usuarios, las principales fallas del "modelo" británico se pueden observar en dos aspectos significativos:

- la deficiente "calidad" de los servicios de pasajeros que brindan los operadores privados
- el destino de las inversiones de Railtrack, que no estaría privilegiando el tema de la seguridad.

En síntesis se puede decir, que en el modelo británico, las empresas concesionarias reciben subsidios del gobierno durante los primeros años, los cuales bajan anualmente en valor y frecuentemente se transforman en canon antes de llegar al

política (que ha pasado a conocerse como 'thatcherismo'), que consistió en la aplicación extrema de los principios liberal-conservadores.

fin de la concesión. Es aquí donde se plantea el debate: “¿esto es conveniente?” , y gana cada vez más adherentes la opinión que debería ser el público usuario o la comunidad en general quien reciba los beneficios, más que los gobiernos.

2-2-2 ESQUEMA ARGENTINO:

El sistema utilizado en Argentina, consistió básicamente en el pago de un canon anual por la concesión, la entrega de material de tracción y rodante en arrendamiento, y compromisos de inversiones.

Como objetivo se plantearon las mejoras en la infraestructura y los servicios y beneficiar financieramente al gobierno. Pero aquí se debe hacer un paréntesis y destacar que en el caso de la concesión de las carreteras, lo que se busca es mejorar la infraestructura y beneficiar financieramente a sus usuarios. Por lo tanto podemos decir, que mientras los gobiernos esperan captar dinero con la privatización de los ferrocarriles, en el caso de las carreteras, sus objetivos tienen una orientación distinta, aquí se da mayor énfasis al fomento económico y al progreso social, sin la existencia de pagos netos significativos al Estado.

Para comenzar con este proceso de privatizaciones la ex empresa Ferrocarriles Argentinos (FA) fue dividida en tres sectores: el de cargas, el de Pasajeros Metropolitanos, que a su vez fueron transferidos a manos privadas y el interurbano.

En el caso de los trenes de pasajeros de larga distancia, la situación fue diferente, debido a que en su mayoría fueron eliminados. El Gobierno tomó la decisión de transferir a las provincias estos servicios .

De esa manera, Argentina ha quedado sin un sistema de transporte ferroviario de pasajeros que integre a todo el país. Actualmente solo quedan activos ramales aislados, algunos con fines turísticos ("El tren de las Nubes", "La Trochita", "El Tren de las Sierras" y otros tantos) y otros ramales que con mucho sacrificio los estados provinciales mantuvieron y/o reinauguraron poniendo al ferrocarril cumpliendo el importante rol social que le corresponde como SE.FE.CHA en la Provincia del Chaco, SE.FE.PA en la Provincia de Río Negro o la U.E.P.F.P. en la Provincia de Buenos Aires.

En relación con las líneas ferroviarias de carga, se concesionaron a varias empresas privadas, las cuales se hicieron cargo de las vías y de los trenes a cambio de pagar un canon y realizar una serie de inversiones.

En cuanto a los trenes metropolitanos se entregaron a cuatro concesionarios. Pero aquí, el Estado se hizo cargo de todas las inversiones en infraestructura mediante el pago de subsidios a los operadores particulares del servicio, que también se quedaron con la ejecución de las obras.

Un dato para tener en cuenta es que en los últimos años, los subsidios estatales llegaron a estar muy cerca del que recibía antes la ex ferroviaria estatal para mantener en uso los trenes en todo el país y emplear a casi 90.000 trabajadores.

Por último hay que recordar El Poder Ejecutivo a través de los Decretos 543/97 y 605/97, reconoce que el ferrocarril estaba en estado de colapso, el iban a modernizar a través de las concesiones. Pero es aquí donde el incumplimiento de los contratos por parte de los operadores de los servicios ferroviarios concesionados, se traduce en un permanente y grave deterioro de la infraestructura ferroviaria, situación que ha provocado el abandono de ramales enteros con sus instalaciones.

2-3 PRIVATIZACIÓN EN ARGENTINA:

En 1989 el gobierno nacional encarara un proceso "masivo" de privatizaciones de empresas públicas (teléfonos, gas, electricidad, agua potable, etc). Esta medida tuvo su origen en un conjunto de razones, dentro de las cuales pueden destacarse las siguientes:

- ⇒ Hiperinflación, fuerte déficit fiscal, caída de reservas (macroeconómicas).
- ⇒ Falta de inversiones.
- ⇒ Aplicación de una política tarifaria poco realista.

Dentro de estas empresas publicas se incluyó a la empresa ferroviaria nacional, Ferrocarriles Argentinos y los motivos que el estado acuso fueron:

- ⇒ El déficit que generaba la empresa, a la vez subvencionada por el estado.
- ⇒ Que el Estado no estaba en condiciones de financiar una modernización de la red ferroviaria para que la gente viajara mejor, con todas las comodidades de un país del primer mundo.

Cabe aclarar que según un artículo de la revista "Realidad Económica"¹⁷, al momento de las privatizaciones: "...la empresa contaba con 34.000 Km de vías y 95.000 puestos de trabajo. Cubría con trenes de pasajeros, cargas y encomiendas toda la red, con al obligación legal de servicio publico. De acuerdo con las posibilidades estructurales, su potencial de trafico oscilaba en 27.000 millones de unidades trafico (pasajeros/km + toneladas/km) y su potencial de ingresos por todo concepto tenia un techo de aproximadamente 1.300 millones de dólares".

Es en este año cuando se sanciona la Ley 23.696 de "Emergencia Administrativa y Reestructuración de Empresas Publicas", donde se aclara que tipo de privatización adoptaría cada empresa, que en el caso del ferrocarril seria "la concesión".

Antes de detallar como se fue desarrollando el proceso de privatización, hay que recordar cuales serian los objetivos que el gobierno buscaba, de un ferrocarril privatizado:

- ⇒ Una estricta gestión de los costos operativos.
- ⇒ Un fuerte incremento del trafico a largo plazo, a través de una agresiva política comercial.
- ⇒ Un importante compromiso inversor, mas allá de eventuales inversiones de reposición.
- ⇒ Una estricta política de gremios y proveedores.

El diseño del proceso de concesión del sistema ferroviario argentino hacia el sector privado, quedó definido y estructurado sobre la siguiente idea: "la concesión no abarcaría al conjunto del sistema ferroviario en un único llamado a licitación para los 35.000 Km. de red en operaciones, sino que ésta sería concesionada por partes", esto se debió tanto a razones políticas, puesto que seria más aceptable entregar el sistema a varios operadores que a uno único, como a razones económicas, y que los recursos financieros necesarios por parte de

¹⁷ Veschi, Elido. "Breve historia de las concesiones ferroviarias". **"Realidad Económica"**. Edit. Instituto Argentino para el desarrollo Económico (IADE). N° 153. (Enero de 1998). 9-13.

operadores que tomaran sólo una porción del sistema serían sensiblemente menores, aumentando así el número de potenciales grupos empresarios interesados.

La implementación de las concesiones, pasó por, separar inicialmente tres paquetes: el de los servicios de carga; el de los servicios de pasajeros metropolitanos y el del transporte de pasajeros interurbanos. En la realidad, esto significó en los primeros tiempos, la suspensión de los servicios de pasajeros interurbanos, lo cual generó grandes protestas y movilizaciones en las regiones afectadas.

2-3-1 CONCESIÓN DEL SERVICIO DE CARGAS:

El servicio de cargas fue el que primero se privatizó puesto que generaba el mayor interés para los capitales privados.

Este proceso de concesión se inició con seis subsistemas de las líneas de cargas por un período de 30 años mediante licitación pública internacional bajo el concepto de concesión integral. Esto significa que el concesionario debía tomar a su cargo el conjunto de las actividades ferroviarias: comercialización, operación, mantenimiento y también, la rehabilitación del material rodante y la infraestructura.

Las concesiones realizadas fueron las siguientes:

- Nuevo Central Argentino SA: (4.512 Km), que conecta Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Río Cuarto y Santiago del Estero (La Banda). Toma posesión de la red en 1992. **NCA.**
- Buenos Aires al Pacífico SA: (5.254 Km), que enlaza Buenos Aires con Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael y accede al puerto de Rosario. El 26 de agosto de 1993 comienza a funcionar. Los cargamentos son variados, dentro de los cuales podemos citar: petróleo y derivados, productos siderúrgicos, agua mineral, vinos y aceites. **BAPSA.**
- Ferrosur Roca SA: (3.342 Km), que comunica Buenos Aires con Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala. Posee como principales cargas las de piedra, cemento, productos químicos y agropecuarios. La posesión se realiza el 11 de marzo de 1993.
- Ferroexpreso Pampeano S.A.: (5.094 Km), que conecta a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales. Se hace cargo de la red el 1 de noviembre de 1991. **FEPSA.**
- Ferrocarril Mesopotámico S.A.: (2.739 Km), que enlaza Buenos Aires con Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes y Posadas. El 22 de octubre de 1993 comienza a operar. **FMGUSA.**
- Belgrano Cargas S.A.: (10.841 Km), que comunica Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, y la localidad de Salta con Formosa. Debido a la baja rentabilidad y mal estado de la infraestructura y material rodante, no hubo interesados. Es por eso que con el decreto 1774/93 se crea una Sociedad Anónima, con acciones del Estado para reestructurarla y así realizar la concesión. El principal cargamento es azúcar, minerales y petróleo.

Una vez en marcha este proceso de concesión, el gobierno nacional decide, en marzo de 1991, separar los servicios ferroviarios de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires del resto del sistema ferroviario argentino. También el desmembramiento de

Ferrocarriles Argentinos, creándose de esta manera Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FE.ME.SA.), con la finalidad de prestar los servicios de pasajeros de la región. Poco después, el gobierno decide concesionarlos al sector privado mediante un proceso licitatorio internacional con subsidio. Esto implicaba que, en el caso que los operadores no pudieran cerrar sus ecuaciones económico-financieras con los ingresos generados por la explotación de las líneas, el estado asumía la responsabilidad de cubrir la diferencia correspondiente, mediante el pago de los subsidios necesarios.

2-3-2 Concesión del sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires:

La decisión del Gobierno Nacional de convocar al sector privado para operar el sistema ferroviario de la Región Metropolitana de Buenos Aires, estaba destinada a rescatar y jerarquizar su rol dentro del sistema de transporte público de la Región, a mejorar su eficiencia y calidad de servicio y a reducir sensiblemente sus necesidades de financiamiento.

Para este fin se definieron 7 Grupos de Servicios para ser licitados individualmente y que respondían, en gran parte, al tradicional gerenciamiento por "línea" que tenía la región. Cabe aclarar que a esta división, se agregó al Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza, la red de subterráneos de Buenos Aires, debido a su compatibilidad técnica y conexión física con la línea Urquiza.

El motivo por el cual se realizó esta división del sistema, además de las políticas y económicas (ya mencionadas con anterioridad), era que si algunos de los concesionarios fracasaba en su función, existiría otro que estuviera realizando la gestión con éxito y por lo tanto podría hacerse cargo de esas operaciones.

Los puntos clave en el diseño de la concesión fueron los siguientes:

- las concesiones tienen un período de 10 años, prorrogables por períodos de otros 10 años indefinidamente por mutuo acuerdo de las partes, excepto en el caso del Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza donde el periodo es de 20 años.
- el Estado retiene la propiedad del material rodante, la infraestructura y las instalaciones fijas en general, que fueron cedidas al operador, el cual toma a su cargo el total de las actividades ferroviarias (desde la comercialización y venta de boletos hasta el mantenimiento del conjunto de los bienes).
- el Estado define las tarifas máximas a ser cobradas, las frecuencias mínimas de cada corredor (en términos de coches/hora para cada franja horaria del día, para cada uno de los 10 años de la concesión) y las condiciones de calidad de servicio en cada uno de ellos (porcentaje mínimo de trenes circulados sobre el total programado y porcentaje máximo de trenes cancelados). Si el operador mejora o alcanza los estándares definidos por el gobierno en cuanto a calidad de servicio puede lograr, de manera automática, incrementos tarifarios sobre los niveles autorizados, como premio al desempeño. El no-cumplimiento de los estándares por parte de los operadores implica penalidades financieras.
- los concesionarios tienen libertad para negociar nuevas condiciones de trabajo y definen el número de agentes a emplear en cada grupo de servicios a conceder.
- el Estado define, para el primer período de concesiones de 10 años, un plan de inversiones para cada una de las líneas a ser concesionadas, que prevén la

rehabilitación de la infraestructura, del material rodante y el resto de las instalaciones fijas. Cada concesionario puede agregar otras inversiones adicionales a su cargo.

- cada grupo empresario debe contar con un operador ferroviario extranjero responsable técnicamente por las operaciones.
- cada grupo empresario debe elaborar un Plan Empresario o Plan de Negocios para ser aplicado a lo largo de la concesión y definir, para cada uno de los 10 años de la concesión, el resultado de su plan de explotación. El resultado de la cuenta explotación (que debe incluir el beneficio empresario) puede ser positivo, en cuyo caso el concesionario estará dispuesto a pagar un canon al gobierno para operar el sistema o negativo, en cuyo caso requerirá un subsidio del gobierno.
- será ganador del proceso licitatorio, aquel que ofrece el mayor canon y requiere el menor subsidio

Cabe destacar que el proceso licitatorio fue diseñado para incentivar la implementación de criterios innovadores, tanto en la comercialización como en la operación de servicios, incrementando los ingresos y el número de pasajeros transportados.

Como resultado del proceso, tres consorcios resultaron preadjudicatarios de los 7 Grupos de Servicios, dos de los cuales obtuvieron 3 líneas cada uno y un de ellos una línea. Pero luego de algunos cambios en los consorcios, fueron seis las empresas que se convirtieron en concesionarios de los 7 Grupos de Servicios.

En su conjunto, integraron los 7 grupos empresarios 114 empresas de las cuales 15 eran extranjeras (Estados Unidos, Francia, Italia y Portugal). Algo para destacar es que las empresas constructoras sin experiencia ferroviaria previa fueron las que más fuerte apostaron en el proceso licitatorio, participando en un poco más del 20% del conjunto de empresas oferentes. En un segundo nivel se encuentran los grandes holdings empresarios, con el 15%. Luego está el conjunto "otras empresas" con el 11%; ya en un nivel inferior, pero con un 9-10% de la participación están las empresas constructoras con experiencia previa en ferrocarriles, las empresas de transporte automotor de pasajeros y las empresas proveedoras de material rodante ferroviario.

Las concesiones realizadas fueron las siguientes:

- *Metrovías S.A.*, línea Urquiza (ramal Federico Lacroze-Gral. Lemos) y *Red de Subterráneos de Buenos Aires*. El total de vía es de 69 Km y todas están electrificadas. Comienza a operar el 1 de abril de 1994.
- *Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A.*, línea Roca (ramales Constitución-La Plata / Glew / Ezeiza / Temperley; Ezeiza-Cañuelas; Glew-Korn; Temperley-Gutierrez / Haedo). La extensión de la red es de 260 Km y comenzó a operar el 1 de enero de 1995.
- *Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A.*, línea Belgrano Sur (ramales Buenos Aires -González Catán; Presidente Alsina-Aldo Bonzi; Tapiales-Marinos). El total de vía es de 64 Km y comenzó a explotarla el 1 de mayo de 1994.
- *Transportes Metropolitanos Gral. San Martín S.A.*, línea San Martín (ramal Retiro-Pilar). La extensión es de 55 km de vía, que se opera desde el 1 de abril de 1994.
- *Trenes de Buenos Aires S.A.*, líneas Mitre (ramales Retiro-J.L.Suarez; Retiro-Tigre; Retiro-Mitre; Victoria-Capilla; Villa Ballester-Zárate); línea Sarmiento (ramales Once-Moreno; Moreno-Mercedes; Merlo-Lobos). La red que opera es de 363 km.

- Ferrovías SAC, línea Belgrano Norte (ramal Retiro-Villa Rosa). Posee 52 km de vía doble y tracción diesel. Opera desde el 1 de abril de 1994.

2-3-3 Concesión de los trenes interurbanos:

Con relación a la privatización de los trenes interurbanos, aquí hay que aclarar que según un estudio que realizó una consultaría patrocinada por el Banco Mundial, con excepción del corredor Buenos Aires, Mar del Plata, Miramar, estos trenes eran de baja rentabilidad. Por tal motivo los concesionarios de carga no aceptaron la propuesta. De esta forma el decreto 1168/92 manifiesta que los servicios de interurbanos fueran ofrecidos por las provincias, sin subsidio nacional. Solo algunas provincias aceptaron esto y acá se detallan solo algunos casos:

- ✓ Provincia de Buenos Aires: la UEPFP (Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial) se crea en 1992 y se hace cargo de los ferrocarriles al año siguiente. Los servicios a operar son: de Buenos Aires a Bahía Blanca, Mar del Plata, Quequen, Bolívar, Lincoln y Junín.
- ✓ Provincia Chubut: recibe la parte correspondiente a su territorio del ferrocarril Ingeniero Jacobacci a Esquel.
- ✓ Provincia de Río Negro: junto con la provincia de Buenos Aires se hace cargo del tren de Bariloche. También se crea el SEFEPA (Servicio Ferroviario Patagónico), en el año 1994 inicia sola la gestión de los trenes a Bariloche. Por otro lado se hace cargo de la parte de su territorio del ferrocarril Ingeniero Jacobacci a Esquel.
- ✓ Provincia de Tucumán: en 1993 recibe el servicio de Buenos Aires a Tucumán. Aunque en 1996 cesa el servicio¹⁸.
- ✓ Provincia de Córdoba: si bien anunció que se haría cargo del ramal Buenos Aires - Córdoba, no fue posible debido a cuestiones financieras. También tuvo la concesión de la vía Alta Córdoba - Cruz del Eje, entregándosela en concesión a una empresa privada¹⁹.
- ✓ Provincia de Salta: recibe el ramal Salta - San Antonio de los Cobres, y a su vez lo entrega en concesión a la empresa Movitren SA.²⁰.

A través del decreto 1.836/93 se crea la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, con la finalidad de controlar y fiscalizar los servicios de transporte automotor y ferroviario de jurisdicción nacional.

Para el año 1997, el proceso licitatorio de las redes ferroviarias de cargas y de pasajeros metropolitanos de Buenos Aires había finalizado con éxito. Ese mismo año el Estado Nacional decide encarar un proceso de renegociación de los Contratos de Concesión.

2-4 EMPRESAS QUE OPERAN EN LA ACTUALIDAD:

¹⁸ En el 2001 la empresa NOA Ferrocarriles toma la concesión de esta vía, siendo el presidente de la empresa el Sr. Daniel Dimódica.

¹⁹ Actualmente funciona como tren turístico, denominado "Tren de las Sierras".

²⁰ En la actualidad es la empresa que explota el famoso "Tren a las Nubes"

En la actualidad las empresas que están operando los ferrocarriles de carga y pasajeros son las siguientes:

Ferrovías SA

- ♦ **Sigla:** FV.
- ♦ **Tipo de servicio:** urbano.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea Belgrano Norte de FEMESA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal y zona N de Gran Buenos Aires.
- ♦ **Corredores:** Retiro-Villa Rosa.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 1.000 mm
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 20, coches remolcados 101.

Metrovías SA

- ♦ **Sigla:** MV.
- ♦ **Tipo de servicio:** urbano.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea Urquiza de FEMESA y red subterráneos/premetro de SBA
- ♦ **Territorio:** Capital Federal y zona N de Gran Buenos Aires.
- ♦ **Corredores:** Federico Lacroze-Gral. Lemos, 5 líneas de subterráneos y 1 de premetro.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 1.435 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 3, coches eléctricos 678.

Transportes Metropolitanos Belgrano Sur SA

- ♦ **Marca:** Metropolitano.
- ♦ **Tipo de servicio:** urbano.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea Belgrano Sur de FEMESA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal y zona Suroeste del Gran Buenos Aires.
- ♦ **Corredores:** Buenos Aires-González Catán, Puente Alsina-Marinos Crucero Gral. Belgrano.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 1.000 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 22, coches motores 1, coches remolcados 77.

Transportes Metropolitanos General Roca SA

- ♦ **Marca:** Metropolitano.
- ♦ **Tipo de servicio:** urbano.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea Roca de FEMESA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal y zona Sur del Gran Buenos Aires.
- ♦ **Corredores:** Plaza Constitución-Temperley-Glew-Ezeiza-La Plata; Haedo-Mármol.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 47, coches eléctricos 165, coches remolcados 190.

Transportes Metropolitanos General San Martín SA

- ♦ **Marca:** Metropolitano.
- ♦ **Tipo de servicio:** urbano.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea San Martín de FEMESA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal y zona Noroeste del Gran Buenos Aires.
- ♦ **Corredores:** Retiro-Pilar
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 44, coches remolcados 158.

Trenes de Buenos Aires SA

- ♦ **Sigla:** TBA.
- ♦ **Tipo de servicio:** urbano.
- ♦ **Reemplazó a:** Líneas Mitre y Sarmiento de FEMESA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, zonas Norte y Oeste del Gran Buenos Aires, y Santa Fe.
- ♦ **Corredores:** Retiro-J.L.Suárez-Zárate-Rosario, Retiro-Tigre, Retiro-Bmé.Mitre, Victoria-Capilla del Señor, Once-Moreno-Mercedes, Merlo-Lobos, Puerto Madero-Castelar.
- ♦ **Vías:** Propias y de terceros.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 38, coches motores Diesel 18, coches eléctricos 414, coches remolcados 118.

Ferrocarriles Mediterráneos SA

- ♦ **Sigla:** FeMed.
- ♦ **Tipo de servicio:** pasajeros.

- ♦ **Reemplazó a:** Servicios interurbanos Línea Mitre (parcial) de FA.
 - ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires y Santa Fe y Córdoba.
 - ♦ **Corredores:** Córdoba-Villa María, Córdoba-Alta Gracia*, Córdoba-Rosario-Retiro*
 - ♦ **Vías:** De terceros.
 - ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
 - ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 6, coches remolcados 60.
- * Servicios pendientes de inauguración.

Servicios Ferroviarios del Chaco SA

- ♦ **Sigla:** SEFECHA.
- ♦ **Tipo de servicio:** pasajeros.
- ♦ **Reemplazó a:** Parcial Línea General Belgrano de FA.
- ♦ **Territorio:** Chaco y Santa Fe.
- ♦ **Corredores:** Principales ramales en la provincia del Chaco, corredor urbano en Resistencia y ramal a Los Amores, Santa Fe.
- ♦ **Vías:** Propias y de terceros.
- ♦ **Trocha:** 1.000 mm.
- ♦ **Material rodante:** Coches motores 10.

Tucumán Ferrocarriles SA

- ♦ **Sigla/marca:** TUFESA/EI Tucumano
- ♦ **Tipo de servicio:** pasajeros.
- ♦ **Reemplazó a:** Tren Estrella del Norte, de FA.
- ♦ **Territorio:** Tucumán, Santiago del Estero, Santa Fe, Buenos Aires, Capital Federal.
- ♦ **Corredores:** San Miguel de Tucumán-Rosario-Retiro.
- ♦ **Vías:** De terceros.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 5, coches remolcados 66.

Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial

- ♦ **Sigla/marca:** UEPFP/Ferrobaires.
- ♦ **Tipo de servicio:** pasajeros.
- ♦ **Reemplazó a:** Servicios interurbanos Líneas Roca, D.F. Sarmiento y San Martín de FA en jurisdicción de Buenos Aires y La Plata.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires y La Pampa.

- ♦ **Corredores:** Pza.Constitución-Pinamar-Mar del Plata-Miramar, Plaza Constitución-Quequén, Plaza Constitución-Bolívar, Once-Sta. Rosa, Retiro-Junín
- ♦ **Vías:** De terceros excepto corredores a Mar del Plata y Pinamar.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 70+2(*), coches motores Diesel 7, coches remolcados 302+13(*). Los señalados con (*) pertenecen a Prov. de La Pampa.

Yacimientos Carboníferos Río Turbio SA

- ♦ **Sigla:** RFIRT.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Reemplazó a:** ex YCF.
- ♦ **Territorio:** Santa Cruz.
- ♦ **Corredores:** Río Turbio-Río Gallegos-Pto. Loyola.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 750 mm
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 5, coches motores Diesel 2, vagones 200.

Servicio Ferroviario Patagónico SA

- ♦ **Sigla:** SEFEPA
- ♦ **Tipo de servicio:** carga y pasajeros.
- ♦ **Reemplazó a:** Parcial Línea Roca de FA
- ♦ **Territorio:** Río Negro.
- ♦ **Corredores:** Viedma-San Carlos de Bariloche, Ing. Jacobacci-El Maitén.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 1.676/750 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 11, coches motores 2, coches remolcados 64, vagones 200.

Belgrano Cargas SA

- ♦ **Sigla:** Belgrano Cargas.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea General Belgrano de FA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy.
- ♦ **Corredores:** Área Buenos Aires-Rosario-Tucumán-Salta-Jujuy, Embarcación-Formosa, Rosario-Resistencia.

- ♦ **Vías:** Propias, excepto ingreso a Gran Buenos Aires y Capital Federal.
- ♦ **Trocha:** 1.000 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 84, vagones 5.741.

Buenos Aires al Pacífico-San Martín SA

- ♦ **Sigla:** ALL* (ex BAP).
- ♦ **Tipo de servicio:** Cargas
- ♦ **Reemplazó a:** Línea San Martín y parciales Sarmiento y Mitre de FA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires, Córdoba, San Luis, La Pampa, Mendoza, San Juan, Santa Fe.
- ♦ **Corredores:** Área Buenos Aires-San Luis-Mendoza-San Juan.
- ♦ **Vías:** Propias, excepto ingreso a Gran Buenos Aires y Capital Federal.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 121, vagones 8.200. * *Esta sigla a partir del 01/SEP/99.*

Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza SA

- ♦ **Sigla:** ALL* (ex FMGU)
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea General Urquiza de FA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Misiones.
- ♦ **Corredores:** Área Buenos Aires-Concordia-Corrientes-Posadas.
- ♦ **Vías:** Propias, excepto ingreso a Gran Buenos Aires y Capital Federal.
- ♦ **Trocha:** 1.435 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 69, vagones 2.139. * *Sigla a partir de 01/SEP/99*

FerroExpreso Pampeano SA

- ♦ **Sigla:** FEPSA.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Reemplazó a:** Sectores de Líneas Gral. Mitre, Gral. Roca y D.F. Sarmiento de FA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires, La Pampa, Santa Fe, Córdoba
- ♦ **Corredores:** Rosario-Bahía Blanca, Huinca Renancó-B.Blanca
- ♦ **Vías:** Propias, excepto ingreso a Gran Buenos Aires y CF.
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.

- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 48, vagones 1.600.

Ferrosur Roca SA

- ♦ **Sigla:** FR.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Reemplazó a:** Parcial Línea General Roca de FA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires, Neuquen, Río Negro.
- ♦ **Corredores:** Emp.Lobos-Olavarría-Bahía Blanca-Neuquén-Zapala, Cañuelas-Las Flores-Quequén
- ♦ **Vías:** Propias, excepto ingreso a Gran Buenos Aires y Capital Federal
- ♦ **Trocha:** 1.676 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 66, vagones 4.374

Minera Alumbraera Ltd.

- ♦ **Sigla:** MA.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Territorio:** Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán
- ♦ **Corredores:** Rosario-Tucumán.
- ♦ **Vías:** De terceros.
- ♦ **Trocha:** 1.676mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 4, vagones 167.

Nuevo Central Argentino SA

- ♦ **Sigla:** NCA.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.
- ♦ **Reemplazó a:** Línea General Mitre de FA.
- ♦ **Territorio:** Capital Federal, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán.
- ♦ **Corredores:** Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Tucumán.
- ♦ **Vías:** Propias, excepto ingreso a Gran Buenos Aires y Capital Federal.
- ♦ **Trocha:** 1.676mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 99, vagones 5.354.

Yacimientos Carboníferos Río Turbio SA

- ♦ **Sigla:** RFIRT.
- ♦ **Tipo de servicio:** cargas.

- ♦ **Reemplazó a:** ex YCF. W
- ♦ **Territorio:** Santa Cruz.
- ♦ **Corredores:** Río Turbio-Río Gallegos-Pto. Loyola.
- ♦ **Vías:** Propias.
- ♦ **Trocha:** 750 mm.
- ♦ **Material rodante:** Locomotoras Diesel 5, coches motores Diesel 2, vagones 200.

2-5 PROYECTO ACTUAL: REESTATIZACIÓN DEL FERROCARRIL ARGENTINO

Antes que nada es importante destacar cual es la situación general de los ferrocarriles tras mas de 10 años de privatización. Para esto se hará mención a un informe redactado por Daniel Campos²¹, y citado en la pagina web del MST:

- ♦ Se despidieron 81.134 trabajadores, de 98.134 pasaron a 17.000.
- ♦ Se levantaron 24.069 Km. de vías de las 35.746 Km. que había en 1988, hoy quedan sólo 11.677 Km.
- ♦ Sólo se transporta el 6% de la carga total del país.
- ♦ Entre 1992 y el 2000 las tarifas urbanas aumentaron entre 50 y 70%.
- ♦ La ganancia diaria es de \$ 370 por minuto logradas con: rebajas salariales y flexibilización laboral para los trabajadores y más de 30 millones por la explotación comercial en los andenes.
- ♦ Con 15 días de facturación se pagan los gastos y los otros 15 son ganancias netas.
- ♦ Los subsidios estatales pasaron de 222 millones a 384.
- ♦ Las pocas inversiones que se hicieron fueron con el aumento del boleto o subsidios estatales.
- ♦ Incumplimiento de los contratos de concesión.

Todo esto ha tenido como consecuencia la inseguridad para los pasajeros, desocupación, vaciamiento de la infraestructura ferroviaria, al existencia de menos vagones y frecuencias. De esta manera se llega al descarrilamiento del medio de transporte más barato, seguro y eficiente.

La discusión sobre la estatización de los ferrocarriles fue inaugurada por los peronistas Adolfo Rodríguez Saá y Néstor Kirchner. También Elisa Carrió (ARI) y Rodolfo Terragno y Leopoldo Moreau (UCR) aprobaron esas propuestas.

Por un lado, Elisa Carrió (ARI), manifiesta: "También dijimos que un plan de reactivación del tema de transportes es necesario. La pérdida del ferrocarril ha sido trágica,

²¹ Diputado por Buenos Aires del MST e Izquierda Unida. Informe del año 2001

en términos de distribución territorial interna-agregó-. Pero los trenes estuvieron siempre ligados al desarrollo. Tiene que volver el desarrollo para que el ferrocarril vuelva, y no al revés."

Por otra parte, el diputado Terragno, plantea que más que reestatizarlos hay que crear un sistema ferroviario nuevo basándose en tres pilares: una empresa de carga, una de turismo y una organización a cargo de la infraestructura.

Néstor Kirchner, el candidato apoyado por el duhaldismo, fue quien propuso la reconstrucción de una red nacional de trenes y la recuperación para el Estado del poder de veto.

También amenazó con "revisar" los contratos de privatización, al advertir que es "una vergüenza" el servicio que éstas prestan a los usuario y manifestó que "el Estado está perdiendo 1,2 millón de pesos por día subsidiándolas.

Kirchner planteo su malestar en contra de aquellos que cobran los subsidios sin prestar un servicio adecuado como contrapartida y propuso entonces "recuperar los ferrocarriles, analizar los pliegos y volver a ponerlos en marcha.

Por su parte, el ex gobernador Rodríguez Saá propone la reconstrucción de una red nacional de ferrocarriles, para ello plantea lo siguiente: "A los ferrocarriles los vamos a poner en marcha; no sé si nacionalizar. Aspiramos a crear un tren de alta velocidad que una Buenos Aires y Rosario, y otros de mediana velocidad entre Rosario, Tucumán y Córdoba. Vamos a construir ferrocarriles del siglo XXI, no los viejos trenes del Estado".²²

El jefe de Gabinete, Alfredo Atanasof, opinó que "traería más problemas que soluciones" una eventual reestatización de los ferrocarriles y empresas petroleras, aunque se mostró de acuerdo en rever las relaciones contractuales con las compañías prestadoras de servicios, al asegurar que "la renegociación de los contratos de las empresas privatizadas es algo que está en marcha"

Atanasof señaló que "este gobierno no tuvo el tiempo necesario para avanzar con firmeza en la renegociación de los contratos de las empresas de servicios públicos". Pero que "es algo que nos estamos debiendo los argentinos".

El funcionario admitió que lo que "se debe" lograr es "el mejoramiento" de esos servicios y la inversión empresaria necesaria para la optimización de las prestaciones y eso se logra, fundamentalmente, con la participación de los usuarios a través de audiencias públicas y también con la renegociación de los contratos de concesión con los que el ex presidente Carlos Menem²³ cedió las empresas estatales.

El candidato del Movimiento Federal Recrear (MFR), Ricardo López Murphy, rechazó la propuesta, y lo mismo piensa el acompañante de fórmula de Carlos Menem, Juan Carlos Romero.

El gobierno del ex presidente Eduardo Duhalde²⁴ no compartía la idea de reestatizar empresas de ferrocarriles. Ya que, opinaba que no es posible, en la práctica, volver a estatizar los ferrocarriles sin exponer al Estado a procesos judiciales muy costosos. "Lo que

²² www.lanacion.com.ar-07/02/2003

²³ Carlos Saúl Menem político argentino nacido en el año 1930, presidente de la República (1989), fue el primero que, desde 1928, accedió a este cargo en Argentina siguiendo los cauces constitucionales de sucesión del anterior jefe de Estado.

²⁴ Eduardo Duhalde, Presidente interino. 2002 - 2003

dijo Kirchner es que revisará las concesiones y los contratos de todas las empresas privatizadas, y las que no cumplieron los contratos las revocaría. Nuestro gobierno no lo puede hacer porque no hay tiempo", aseguraron cerca de Duhalde.

Para lograr este objetivo de reestatización, algunas ideas apunta a que debe realizarse con un estricto control, administración y funcionamiento por parte de los trabajadores ferroviarios, reincorporando a obreros, técnicos, y profesionales quienes, junto a las organizaciones de usuarios, son los únicos interesados en recuperar el tren. Hay que recordar que en la mayor parte del mundo los trenes son estatales y en Inglaterra el 7-10-00 el gobierno reestatizó el sistema ante el clamor popular cuando se produjeron terribles accidentes.

CAPITULO 3

Relación ferrocarril y turismo

3-1 CARACTERÍSTICAS DE LA RELACIÓN TURISTA - ANFITRIÓN:

Antes que nada es necesario aclarar cual es la interrelación del turista con el anfitrión, la cual puede darse cuando el turista adquiere un producto o servicio brindado por el anfitrión, cuando se encuentran de manera directa en algún espectáculo o la playa por ejemplo, o cuando se encuentran para intercambiar ideas o información. Pero no se debe olvidar que el contacto directo no es necesario para que exista repercusión, ya que la observación del comportamiento del turista por parte del residente puede influirlo a actuar como este.

Algunas características de esta relación que pueden ser observadas principalmente en el turismo masivo y que son necesarias de tener en cuenta a la hora de analizar los efectos del turismo:

- ✓ Es una *relación transitoria*, ya que el turista permanece solo unos días en el destino y además no siempre regresa al destino en próximas vacaciones. Para el turista, en ocasiones, es interesante el hecho de conocer al residente, debido a la diferencia de costumbres y cultura; pero para el residente, puede ser solo una relación mas que se da en la temporada turística. Esta relación transitoria genera poca posibilidad de relación, y muchas veces se ve restringida en mayor medida por el idioma.
- ✓ Existen *restricciones temporales y espaciales* que repercuten en la relación, el turista intenta obtener la mayor cantidad de visiones y experiencias en sus vacaciones, por lo tanto puede reaccionar de manera amable ante el residente para lograr sus objetivos; o por el contrario puede mostrarse hostil si existen situaciones que lo retrasan o interfieren con el logro de sus objetivos. A su vez, estas actitudes pueden generar diversas reacciones por parte del residente, pueden, por ejemplo, establecer diferencias de precios para turistas y para residentes. También la creación de complejos o áreas destinadas en un 100% al turismo, generar que la relación del turista y el residente sean poco frecuentes o muy superficiales.
- ✓ Falta de *espontaneidad*, ya que la elaboración de paquetes o todo organizado, generan que el turista se embarque en un viaje donde no existan riesgos, o al menos conozca de ante mano cuales son las actividades a realizar, donde se hospedara, entre otras; todo esto conlleva a la falta o escasa interrelación entre turista y anfitrión.
- ✓ Las experiencias son *desiguales*, para comenzar existe una desigualdad monetaria, que puede verse en el gasto que el turista realiza. También en el grado de satisfacción existen desigualdades, ya que para el turista el viaje es una nueva experiencia y para el residente es algo rutinario (su trabajo diario)

3-2 EFECTOS GENERADOS POR EL TURISMO:

“El turismo tiende a estar localizado en zonas concretas y por tanto sus repercusiones tienden a estar limitadas a esas áreas inicialmente. Si los impactos provocan cambios, y si estos cambios se extienden por la sociedad, esto es debido a una serie de factores, como el tamaño del país, la generalización de la actividad turística y la solidez de los aspectos culturales y religiosos”.²⁵

A su vez, el turismo tiene ciertos rasgos que lo diferencian de otras industrias y que ayudan a comprender sus repercusiones:

²⁵ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *“Una introducción al Turismo”*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. capítulo 6. Pág. 100

- Es una industria de exportación invisible, es decir, que no existe un producto tangible que pueda transportarse de un lugar a otro.
- Los turistas en las áreas visitadas, necesitan servicios y productos extras a los provistos para la población local. Lo cual genera en muchas oportunidades la creación de estos para satisfacer la gran demanda.
- El turismo tiene una estrecha relación con otras industrias, las cuales son afectadas por este. Se podrían citar entre otros ejemplos los siguientes: la adquisición de productos como recuerdos, mercancía para abastecer al turista, impuestos derivados de la industria turística y utilizados para mejorar las instalaciones locales.

La influencia sobre el turismo de factores tales como la motivación y expectativa del turista para elegir un destino, la variación de precios e ingresos, entre otros, hacen que la demanda no siempre sea fiel al destino y que seleccione otro centro turístico para sus próximas vacaciones.

❖ **3-2-1 EFECTOS SOCIALES:**

Dentro de lo considerado como repercusiones sociales (para realizar diferentes análisis) se puede encontrar lo relacionado con las relaciones interpersonales, la conducta moral, la religión, el idioma y la salud. Estas repercusiones están relacionadas con los cambios en la calidad de vida de los residentes de los diferentes destinos turísticos.

También en gran parte se plantea que dichos efectos son mayoritariamente, negativos. Aunque es necesario aclarar que “cuando el turismo internacional tiene relevancia en un país, se convierte en un importante *agente de cambio*”.²⁶

Para comenzar hay que aclarar que el turista “exige” la construcción de instalaciones específicas en el lugar visitado y, a su vez, lleva consigo una variedad de comportamientos que pueden afectar al residente y hasta chocar con sus costumbres.

A continuación se explica de manera resumida algunos de los efectos sociales provocados por el turismo.

- ✓ **Xenofobia:** “ocurre cuando la capacidad de transporte o el punto de saturación se alcanza y se exceden. Se refiere al resentimiento expresado abiertamente y al desprecio hacia el turista y su comportamiento”²⁷. Se manifiesta por el rechazo o poca tolerancia del residente hacia el turista que de manera masiva, invade su hábitat;

La tolerancia puede variar entre los distintos grupos de residentes, tendiendo en cuenta:

- Distancias económicas y culturales entre turistas y anfitriones. Cuanto mayor sea esta diferencia, mayores serán las repercusiones.

²⁶Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. **“Una introducción al Turismo”**. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. capítulo 6. Pág. 101.

²⁷ Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. **“Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales”**. México. Editorial Trillas. 1990., Pag 180

- La capacidad del destino y su población para recibir (física y psicológicamente) al turista sin que este entorpezca las actividades de la población local. En ocasiones, el residente se siente molesto por tener que compartir las facilidades con grandes grupos de turistas.
 - Cuando el desarrollo del turismo es muy rápido y genera dependencia económica por parte del residente, las repercusiones sociales son importantes.
- ✓ Efecto de demostración: sucede, a menudo, que el residente sienta “envidia” por la aparente superioridad económica del turista, o simplemente su comportamiento, e intente copiarlos. La población local modifica sus costumbres o pautas sociales, para intentar acercarse a las del visitante. Lo cual trae consigo comportamientos consumistas, mendicidad, frustración por no satisfacer las necesidades, entre otros aspectos.

A su vez, esto genera un “dominio” de la cultura extranjera sobre las costumbres locales.

Cabe destacar el hecho de que al no lograr el residente obtener un estilo de vida similar al que adopta el turista cuando esta de vacaciones, puede generarle una frustración; lo que genera, muchas veces, “un sistema dual de precios”²⁸.

El efecto demostración, es más evidente en la población más joven, ya que son más susceptibles a las influencias extranjeras.

Otra manifestación de este efecto, es la emigración tanto dentro del territorio como fuera del mismo, ya sea de áreas rurales a zonas urbanas, hacia ciudades más grandes o hacia el extranjero.

- ✓ Neocolonialismo: existen algunos aspectos que pueden fundamentar la afirmación que el turismo es una forma de colonialismo e imperialismo:
- la organización, prioridades políticas y económicas destinadas a satisfacer las demandas del turista.
 - grandes inversiones extranjeras o adquisición de productos importados para satisfacer al turista, que generan que las ganancias regresen al país donde se originan.
 - ocupación de puestos jerárquicos por parte de personal extranjero, generando a su vez la fuga de los sueldos a los países de donde provienen estos empleados.
 - transformación de lugares históricos en atractivos turísticos y danza, música y arte tradicional modificados y destinados a la satisfacción del turista.

- ✓ Prostitución: existen diferentes destinos turísticos donde el crecimiento de la prostitución ha sido significativo, pero cuanto aporta el turismo para este crecimiento es difícil de ser determinado. Por tal motivo se pueden nombrar a modo de ejemplo:

²⁸ Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. “**Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales**”. México. Editorial Trillas. 1990., Pág. 184

- Localidades y ambientes creados por el turismo que atraen a prostitutas
 - El turista logra relajarse en sus vacaciones y se aleja de algunos valores y comienza a tener una actitud más libertina.
 - Que la mujer se dedique a la prostitución para aumentar o mejorar su nivel económico.
 - Las publicidades de diferentes centros turísticos tienen incluidos en su slogan los siguientes conceptos “sol, mar, arena y sexo”.
- ✓ Delincuencia: también en este caso es difícil relacionar los datos que se obtienen en cuanto a la delincuencia con el turismo. Algunos aspectos a tener en cuenta para determinar esta relación pueden ser:
- La densidad de población en temporada turística
 - La diferencia entre el ingreso per-capita del residente y el turista.
 - La ubicación del centro turístico en relación con una frontera internacional.

Algunos de los efectos que esto provoca en la comunidad residente pueden ser:

- Gastos en aplicación de la ley durante la temporada y a su vez, la presencia permanente de policías puede generar una visión distorsionada de la realidad.
 - Robos, allanamientos, daños a la propiedad, evasión de impuestos, desfalcos y mercados negros.
 - Aumento de la tensión
- ✓ Juego de apuestas: en este punto es importante destacar la “legalización de los juegos de apuestas”, que en muchos casos es la principal atracción de ciertos destinos turísticos. A su vez, esto genera una nueva oportunidad para el desarrollo del turismo en ciertas regiones, la generación de empleo y por ende, el aumento del ingreso en la región.
- ✓ Religión: en muchos destinos, el atractivo principal está dado por la religión, la cual genera el traslado de gran cantidad de personas a diferentes centros religiosos.

Pero aquí hay que detenerse para aclarar que los turistas se distinguen entre aquellos que viajan por su “devoción religiosa” y los que solo se acercan por “curiosidad”. Esto genera una tensión entre residentes y “turistas devotos” contra los “turistas curiosos”, ya que sienten que la esencia del centro religioso se ha perdido. Generando en muchas ocasiones, que los lugares religiosos pasen a tener un significado netamente turístico.

- ✓ Idioma: hay que destacar que el idioma además de ser un medio de comunicación es parte principal de la cultura de una región.

Se pueden diferenciar algunos aspectos en los cuales el turismo genera un cambio en el idioma:

- A través de la ocupación de puestos jerárquicos por parte de extranjeros, quienes “obligan” a la población local a aprender su idioma.
- Desde el efecto demostración (no es necesario detallarlo, ya que se lo ha hecho anteriormente en este capítulo)
- Con el contacto directo entre residente y turista, para poder comunicarse ya sea en diferentes comercios (venta de souvenir por ejemplo), restaurantes, entre otros.

✓ Salud: aquí se pueden destacar los siguientes ítem.

- Mejoramiento de la salud como motivo del viaje (turismo de salud)
- El aumento de los estándares de salud en el centro turístico generan una mayor calidad para ese producto turístico. A su vez, esto genera que exista un mejoramiento en las facilidades de salud pública en diferentes destinos. Pero siempre hay que recordar, que la presencia masiva de turistas puede inducir a la contaminación (origen de muchas enfermedades)
- El turista puede contraer enfermedades que luego las traslada a otros destinos.

Por ultimo, creo importante destacar una frase que resume una idea soñada de lo que el turismo podría generar: *“Si el turismo esta bien organizado puede generar relaciones optimas entre los residentes de la zona y el turista, generando amistades y hasta “reforzar vínculos entre países”*²⁹

❖ **3-2-2 EFECTOS CULTURALES:**

En lo relacionado a la cultura de una región se encuentran las formas materiales y no materiales de la cultura y los procesos de cambio cultural.

En este caso la ambigüedad juega un papel importante, ya que el turismo puede verse como una forma de mantener el patrimonio cultural, pero a su vez, genera la comercialización de animales, objetos históricos, modificación de bailes típicos de la zona.

La gran cuestión se plantea en “la creación de un valor económico adicional a costa de la perdida de un valor cultural”.³⁰

Existen algunos aspectos de la cultura que atraen al turista.

²⁹ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *“Una introducción al Turismo”*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. capítulo 6. Pág. 101

³⁰ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *“Una introducción al Turismo”*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. capítulo 6. Pág. 103

- Cultura inanimada o que no interviene de manera directa en la actividad humana (turistas que visitan lugares de arquitectura, monumentos históricos, etc...)
- Cultura reflejada en la vida cotidiana (turistas atraídos por observar y conocer las actividades diarias de un destino, estilos de vida, costumbres, etc...)
- Cultura animada (eventos especiales, como por ejemplo festivales de música, entre otros)

Si se parte de una planificación del turismo donde se intenta respetar la cultura, se pueden obtener aspectos positivos, como por ejemplo:

- Desarrollar y promover zonas pobres, desarrollando el turismo para sustituir actividades económicas poco o nada desarrolladas.
- Generar la conservación y rehabilitación de áreas con grandes valores culturales, históricos y arquitectónicos.

Existen dos aspectos básicos en los cuales el turismo afecta a la cultura: *el cambio cultural y los efectos en la cultura*

✓ Cambio cultural: esta claro que los cambios en la cultura pueden originarse por elementos externos al turismo, y a su vez, por factores internos o externos a la cultura. Algunos de los cambios son:

- “Aculturación”, la cual se manifiesta en el encuentro de dos culturas, siendo una más débil que la otra y, por ende, influyendo la mas fuerte sobre la más débil. Esto genera que la cultura de los residentes tienda a parecerse a la del visitante, para satisfacer sus deseos por ejemplo. Dentro de este aspecto se encuentra el *Comportamiento genotípico*, que se refleja cuando los cambios de una cultura o sociedad se transmiten de generación en generación.
- “Tendencia cultural”, en este caso, se plantea que el cambio cultural es momentáneo, a diferencia de la “aculturación”, es decir, el cambio en la cultura del residente se establece durante el tiempo que se mantiene la relación con el turista. Aquí puede observarse un “*comportamiento fenotípico*”.³¹

“El proceso de adaptación que ocurre dependerá de la duración, permanencia e intensidad de la interacción con el turista, así como de la fuerza de las afiliaciones culturales del anfitrión o de la capacidad para soportar influencias de cambio tanto internas como externas”.³²

✓ Efectos en la cultura: en este aspecto cabe destacar que el turismo puede generar un efecto positivo y negativo sobre la cultura, y en ocasiones un mismo efecto positivo tendrá una variante negativa.

³¹ Fenotipo: manifestación externa de un individuo, como resultado de la interacción de su raza con su medio ambiente

³² Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. *“Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales”*. México. Editorial Trillas. 1990., Capítulo 5. Pág. 20

- **Efecto positivo:**

- El contacto entre turistas y residentes puede ayudar a eliminar prejuicios, generar un mejor entendimiento social y a la preservación y revitalización de la cultura local. Este contacto tendrá que ver con algunos aspectos que motivaran o no la relación:
 - ❖ el tipo de turista (aquel que posea un viaje organizado estará mas condicionado por su itinerario y por ende, menos propenso a relacionarse mas intensamente con el residente – formas institucionalizadas de turismo y no institucionales)
 - ❖ contexto espacial, temporal y comunicativo en que ocurre el contacto (relacionado con el idioma, la duración de la estadía del turista, etc...) papel desempeñado por el agente cultural (papel que representa aquel que actúa como traductor, vendedor de servicios o productos para el turista)
- También se manifiesta un renacimiento de las formas tradicionales de arte. Por un lado se generan nuevos en la fabricación de arte y artesanías locales y su vez, se impulsan las nuevas creaciones. Esto enmarcado en un contexto donde existe una gran satisfacción por tener empleo y a su vez producir artesanías típicas de su cultura; gran variedad de artesanías que no existen una gran presión por parte del mercado para estandarizar los artículos.
- Se logra alejar al turista de las actividades culturales y diarias “reales” de los residentes distrayéndolo con ciertas actividades culturales “artificiales”, logrando de cierta forma que no se transforme la cultura local.

- **Efecto negativo:** es importante destacar en este punto la transformación de artefactos, bailes o manifestaciones culturales de una región que pasaron de tener un fin religioso, o cultural, entre otros, a ser solo mercancías para el turista generando un cambio en el significado de su creación o producción, un deterioro en su calidad y una modificación en la forma de producirlo.

- Se comienza a producir arte pseudotradicional, lo cual significa que él articula producido tiene muy poca relación con aspectos tradicionales y esta producido por personas con poco conocimiento de la cultura tradicional.
- La modificación en muchas ocasiones, esta basada en lo que el turista quiere adquirir y a partir de ahí se comienza con la producción.
- “Las ceremonias tradicionales, los festivales y las costumbres adquieren nuevas posiciones y valores cuando se transforman en rituales de entretenimiento arreglados”³³

³³ Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. **“Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales”**. México. Editorial Trillas. 1990., capítulo 5 Pág. 218

- La creación de "cultura artificial" (bailes preparados para el turista, por ejemplo) genera una manipulación de las tradiciones y costumbres locales para hacer experiencias más atractivas para el turista.

❖ **3-2-3 EFECTOS AMBIENTALES:**

Antes que nada, es necesario identificar el concepto "medio ambiente", el cual puede ser definido como: el entorno físico constituido por elementos naturales y construidos. Aunque en un análisis medio ambiental completo se deben incluir los factores socioculturales y económicos de un entorno.³⁴

Cabe aclarar que el ambiente de los lugares ha contribuido al nacimiento y progreso del turismo. Lugares escénicos, climas agradables y rasgos únicos del paisaje han tenido una influencia importante en el patrocinio de las localidades específicas, regiones o países.

El ambiente de la región anfitriona ejerce una atracción para que el turista la visite y ofrece cosas que este busca y necesita (Burmeister, 1977:21)³⁵. Por lo tanto en muchas ocasiones la relación entre turismo y medio ambiente es directa, debido a que el medio ambiente es la principal atracción para el visitante, generando un gran impacto sobre la zona.

Es importante destacar que el turismo, en muchos lugares del mundo, ejerce impactos sobre el medio ambiente que conllevan a su degradación (aunque no es la única actividad causante de esto); pero también es interesante aclarar que no todos los impactos que este genera son netamente negativos.

Algunos gobiernos están generando políticas de desarrollo turístico tendientes a frenar esta degradación del medio ambiente y de protección para generaciones futuras (turismo sustentable)

✓ **Impactos positivos:**

- El turismo ha estimulado la transformación de edificios y lugares antiguos en facilidades turísticas. Logrando en ocasiones, preservar sus estructuras originales y utilizándolo como justificativo para financiar la conservación de estos recintos.
- También ha generado la conservación de recursos naturales, creando parques nacionales y reservas de caza (conservación de flora y fauna por ejemplo).
- Se han introducido controles administrativos y de planeación para mantener la calidad ambiental y asegurar la producción de experiencias positivas para el turista.
- Actuando como un medio para generar un control del agua, aire, contaminación acústica y visual, etc..

³⁴Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *"Una introducción al Turismo"*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. capítulo 7. Pág.112

³⁵ Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. *"Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales"*. México. Editorial Trillas. 1990., capítulo 4. Pág.123

- Generando instalaciones turísticas bien diseñadas, que realcen el medio ambiente
- Mejorando la infraestructura local, eliminación de residuos, etc...

✓ **Impactos negativos:**

- La contaminación arquitectónica, generada cuando se crean edificios con estilos notablemente diferentes, generando vistas antiestéticas
- La contaminación del agua si no se instalan sistemas adecuados para la eliminación de aguas residuales, si existen salidas de residuos que no han sido tratados correctamente cerca de áreas costeras o fluviales, la cantidad creciente de petróleo en vehículos recreacionales y lo que derraman los cruceros y barcos petroleros disminuyen el abastecimiento de oxígeno y deterioro de plantas acuáticas y vida marina.
- Debido al tráfico excesivo de vehículos usados por los turistas en zonas específicas, se produce una importante contaminación en el aire. Igualmente cabe recordar que las industrias son las que provocan una mayor contaminación al aire que el turismo.
- La alta concentración de turistas, vehículos, pistas de carreras, parques turísticos, genera una alta contaminación acústica
- La contaminación visual, provocada por el exceso de carteles publicitarios, la construcción de alojamiento para el turista de grandes dimensiones, el escaso mantenimiento de la infraestructura y del paisaje.
- La gran cantidad de turistas y vehículos en destinos populares, puede ser causante de masificación y congestión en el ambiente.
- También pueden surgir problemas de uso del terreno, cuando este es más valioso para otros usos o debe ser conservado
- El diseño y la construcción incorrecta de las instalaciones turísticas puede provocar inundaciones, sedimentación de los ríos, etc...
- Los daños en recintos históricos y arqueológicos por el uso excesivo pueden generar desgaste por las vibraciones, vandalismo...
- La evacuación de escombros, residuos generados por los hoteles, restaurantes, etc... genera contaminación por insectos, enfermedades, etc además de una visión antiestética.
- Recolección de plantas y flores que provocan cambios en la composición de las especies; uso inadecuado del fuego (provocando grandes incendios); la tala indiscriminada de árboles; gran acumulación de basura (generando el bloqueo para el paso de luz y aire hacia el suelo), el tráfico peatonal y de vehículos y la creación de espacios para acampar (remoción de la vegetación)
- La caza, contemplación y fotografía de la fauna son actividades turísticas de gran importancia. La creación de rutas donde la fauna se alimentaba y reproducía genera que esta deba cambiar de lugar; la matanza de la fauna

por la cacería y por accidentes de tránsito vehicular; el aumento de ciertas especies debido a la creación de reservas naturales (generando la necesidad de mayor espacio para el pastoreo por ejemplo, lo cual provoca la escasez de suelo para la plantación de especies naturales).

- La recolección de minerales, rocas y fósiles por parte del turista o comerciantes de “souvenir” y el desgaste de las mismas por las continuas visitas. La escritura de piedras con graffiti.

❖ **3-2-3 EFECTOS ECONÓMICOS:**

Antes que nada es importante destacar que los efectos económicos del turismo están relacionados principalmente con la obtención de divisas extranjeras, contribución a la balanza de pagos, generación de empleo, renta y el desarrollo de la zona. Cabe aclarar que el ingreso de divisas se realiza a través del turismo extranjero, pero el resto puede generarse con turismo nacional, y a su vez, este puede colaborar en el ahorro de divisas (generadas por los viajes hacia el exterior).

- ✓ Impactos económicos internacionales: Uno de los impactos está dado por el estímulo del comercio, ya sea por la construcción en el exterior del medio de transporte de pasajeros usado, el alojamiento, que puede ser de propiedad extranjera, lo mismo que la comida y/o bebida consumida. Esto no genera ganancias en las economías locales, pero sí en las extranjeras.

Otro impacto, está dado por la redistribución; esto se debe a que la mayoría de los turistas son originarios de países desarrollados que al viajar a otros países, van redistribuyendo su renta por estos.

- ✓ Balanza de pagos: “esta refleja en un momento concreto el conjunto de las cuentas del comercio de un país con el resto del mundo” ³⁶

Dentro de la balanza de pagos existen tres cuentas a tener en cuenta:

- Balanza por cuenta corriente, donde están incluidas las importaciones y exportaciones de productos y la balanza de servicios (tmo, seguros, giros bancarios)
- Balanza por cuenta de capital: importaciones y exportaciones de capital que realiza el sector privado o el gobierno.
- Cuenta de reservas: reservas de oro y divisas de un país.

“La contribución de cualquier actividad económica en la balanza de pagos consiste en la venta de flujo de moneda a los residentes de ultramar, y los efectos secundarios y terciarios de esa actividad. (Airey, 1978:8)”. ³⁷

En ocasiones, cuando la balanza por cuenta corriente es deficitaria, la generación de divisas por parte del tmo, aumenta la balanza por cuenta de capital, generando de esta manera una reducción y hasta desaparición del déficit. Es por esta razón, entre

³⁶Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una **introducción al Turismo**”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997, capítulo. Pág.84

³⁷ Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. “**Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales**”. México. Editorial Trillas. 1990, capítulo 3. Pág.75

otras, que los gobiernos de este tipo de países apoyan a la industria turística. Cabe aclarar que al no cubrir las importaciones con las ganancias de las exportaciones, esto generara una reducción en el tipo de cambio, lo cual provoca que las exportaciones se abaraten y aumente el costo de las importaciones, esto puede provocar que aumente el tmo extranjero, pero no quiere decir que directamente compense el déficit de la balanza de pagos.

Hay que tener presente que los efectos que el turismo puede generar sobre la balanza de pagos, se basan en dos aspectos:

- Efectos en el propio país, tanto de residentes como de turistas extranjeros.
- Efectos del turismo internacional, les decir, las actividades de residentes de un país que se producen en otro.

✓ Ingresos por divisas: esta dado por el ingreso de moneda extranjera luego de vender mercancía y servicios a turistas extranjeros. Dentro de las cuales encontramos la fuertes, que son aquellas aceptadas internacionalmente y que pueden cambiarse sin restricciones (dólar americano, marco alemán, yen y franco suizo); y obviamente sus opuestas, es decir, las divisas débiles.

Los gobiernos de países en vías de desarrollo impulsan el turismo internacional, logrando el ingreso de divisas fuertes para financiar proyectos de desarrollo.

Para lograr analizar los gastos del turismo en la economía de un país, en un momento determinado, se utiliza el “análisis multiplicador”. “Los multiplicadores turísticos se refieren al ratio de cambios en los resultados, rentas, empleo e ingresos del estado con respecto al cambio inicial en el gasto turístico”³⁸

Existen diferentes tipos de multiplicadores:

- *Multiplicadores de transacciones o ventas*: el aumento del gasto turístico genera ingresos de negocios adicionales (relacionado con el volumen o valor de las ventas)
- *Multiplicador de resultados*: es la cantidad de resultado adicional generado por el aumento del gasto turístico (relacionado con la variación de niveles reales de producción)
- *Multiplicador de la renta*: renta adicional de la economía producto del aumento del gasto turístico.
- *Multiplicador de ingresos del estado*: el impacto sobre los ingresos del estado debido al aumento del gasto turístico.
- *Multiplicadores de empleo*: cantidad de empleo creado por el aumento del gasto turístico

A su vez, el turismo internacional, genera la “fuga” de dinero hacia el exterior, debido a las importaciones adquiridas para satisfacer las expectativas de ese turista internacional. Cabe aclarar que la producción nacional, reduce esta “fuga”, y

³⁸ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una *introducción al Turismo*”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997, capítulo 5. Pág.88

a su vez, genera empleo y renta. Pero, no se debe olvidar que los países menos desarrollados no podrán afrontar esta producción, y generaran mayores “fugas”.

✓ Contribución a los ingresos del estado:

Existen dos tipos de contribuciones:

- *Directas:* cobro de impuestos sobre renta (por ejemplo las generadas por empleados y cias. Turísticas)
- *Indirectas:* impuestos gravados sobre productos y servicios brindados al turista.

El aumento de la actividad turística genera empleo y renta, lo cual le proporciona a los gobiernos la posibilidad de aumentar sus ingresos, con los impuestos directos. Pero esto, generado de manera abusiva, puede provocar un declive de las inversiones. Es por este motivo, que muchos gobiernos, donde el turismo es una de las actividades más importantes, se establecen políticas de reducción o exención de los impuestos.

Otra forma de generar los ingresos se da por los impuestos indirectos, generando “impuestos del turismo”, sobre los productos o servicios que adquiere el turista.

También se obtienen ingresos, a través de los impuestos a las importaciones. Lo cual provocara, a su vez, un aumento en el precio final y su consiguiente impacto sobre la competencia de un destino turístico.

Por ultimo, hay que mencionar aquellos ingresos que obtienen los gobiernos, por el cobro de los servicios prestados directamente para el turismo (agencias de viajes, centros de artesanías, etc...) como también toda esa amplia gama de servicios e infraestructura que sirve de apoyo para el desarrollo turístico.

✓ Empleo y renta:

El empleo que genera el turismo puede dividirse en tres:

- *Empleo directo:* aquellos que se generan exclusivamente para satisfacer las necesidades del turista
- *Empleo indirecto:* aquellos que se relacionan con el turismo de manera esporádica, y que luego se orientan hacia otros sectores de la actividad económica que soliciten su presencia (empleados de la construcción es el ejemplo mas claro)
- *Empleo inducido:* es el resultado del efecto multiplicador, es decir, el residente gasta el dinero obtenido con el trabajo en la industria turística.

Un factor que influye en el empleo, esta dado por la estacionalidad del turismo, en ciertas regiones. Existiendo dos tipos de estacionalidad:

- *Estacionalidad institucional:* dada por las costumbres de los países generadores de turistas (vacaciones escolares por ejemplo)
- *Estacionalidad de los destinos:* provocadas por los países que reciben turistas (cuestiones climáticas)

Por otro lado, en muchos países, la mayoría de los empleos que genera el turismo tienen una baja calificación. Por su parte, aquellos empleos que poseen la mayor remuneración y una alta calificación, están dados dentro de empresas multinacionales, las cuales muchas veces contratan empleados jerárquicos que provienen del extranjero.

En muchos países en desarrollo las rentas que genera el turismo son mayores que los niveles medios de rentas, con sus consiguientes implicaciones:

- El empleo turístico, le otorga al individuo una renta mayor y condiciones laborales mas agradables que en otros empleos.
- Se estimula la economía regional por el aumento del gasto y no existe la necesidad de aumentar o crear impuestos para obtener ingresos.
- El aumento del ingreso por parte del desarrollo del turismo, puede generar que mano de obra dedicada a otra actividad se traslade al sector turístico, generando así la necesidad de aumentar los salarios en estas otras actividades, para detener ese desplazamiento.

✓ *Inversión de capital:*

La inversión de infraestructura turística por parte de países desarrollados en centros turísticos que se ubican en países en desarrollo puede generar, por un lado, un control por parte de extranjeros sobre la industria del turismo y la consiguiente fuga del ingreso por turismo hacia el país de origen. Pero, por otra parte, se generan ciertos ingresos hacia el país anfitrión (aunque en menor medida en la mayoría de los casos), a través del empleo, la venta de mercancías, etc...

✓ *Desarrollo regional:*

En muchas zonas donde las tierras no son fértiles para la agricultura, por ejemplo, el turismo puede ser el principal factor para dinamizar la economía de la región.

Hay que recordar que el turismo puede utilizar como atractivos: recintos históricos y/o arquitectónicos, paisajes naturales, ventajas climáticas, por ejemplo.

✓ *Competencia intersectorial:*

Si bien en muchas ocasiones el turismo estimula otros sectores de la economía, existen casos donde sucede lo contrario; es decir que puede interferir o competir con otros sectores, por ejemplo al transferir la mayor parte de la fuerza productiva de un sector al turismo, la adquisición de bienes importados o bien el otorgamiento de créditos hacia inversiones turísticas mas que hacia otros sectores.

✓ *Inflación:*

Este aspecto puede verse, en ocasiones, al inicio del desarrollo, donde la oferta no es la suficiente para satisfacer la demanda en crecimiento. También puede suceder que los precios, desde los departamentos o casa para alquilar en la temporada hasta los alimentos aumentan considerablemente en comparación con la temporada baja.

Como resumen se pueden citar dos párrafos seleccionados de uno de los textos para realizar esta monografía:

“En términos económicos, el turismo puede producir muchos beneficios, como el empleo y la renta, y crear mejores infraestructuras como consecuencia del desarrollo

turístico. En términos sociales, la actividad turística en regiones económicamente subdesarrolladas puede ofrecer un medio de mantener un nivel de actividad económica suficiente para evitar la emigración hacia zonas mas desarrolladas de un país”.³⁹

“La naturaleza y el tipo de empleo turístico tienen repercusiones sociales y culturales; el hecho de tener un trabajo en la industria turística puede dar lugar a cambios esencialmente sociales por estar inmerso en una industria de tanta trascendencia y heterogeneidad”.⁴⁰

3-3 INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA:

Es lógico afirmar que no puede haber turismo sin transporte, ya que las corrientes de turistas deben utilizar algunos de los medios existentes para poder desplazarse hacia el centro turístico. Aunque hay que agregar que si bien el turismo se encuentra condicionado por los medios de transporte, este le proporciona a los centros turísticos dicha clientela y por ende los beneficia con ganancias económicas.

Por otro lado se debe tener presente que la relación entre turismo y transporte es estrecha, no todos los medios atraen de igual manera al viajero. En el siglo XIX el ferrocarril y el transporte marítimo encabezaban las preferencias. Hay que aclarar, que en la actualidad, si bien para los viajes intercontinentales el principal medio de transporte es el avión, dentro de Europa el coche es el medio mas utilizado para las distancias relativamente cortas, debido a una red de carreteras bien desarrolladas. Pero, por otro lado, la red de rutas ferroviarias de alta velocidad, es creciente y ofrece variadas opciones para viajes de punto a punto. Los avances que el ferrocarril ha logrado, han provocado un aceleramiento en los tiempos del viaje.

❖ 3-3-1 EN EL MUNDO:

“El primer objetivo había sido transportar mercancías, y en segundo lugar ofrecer transporte para los viajeros de diligencias de aquel momento a unos precios más baratos. Nadie esperaba la popularidad de que gozaron los billetes baratos de excursiones para acontecimientos especiales.”⁴¹ Un dato interesante es que desde 1980 las personas, independientemente de su clase social, utilizaban el ferrocarril como transporte diario (para ir y regresar del trabajo por ejemplo) y para el esparcimiento.

“La era del ferrocarril presencio la primera gran explosión de la demanda de viajes, con efectos importantes e al economía y los hábitos sociales”⁴². La expansión fue rápida y se inicio en Gran Bretaña, donde la primera línea de pasajeros, que fue la que unió Liverpool

³⁹Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una introducción al Turismo”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997, capítulo 5. Pág.97

⁴⁰Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una introducción al Turismo”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997, capítulo 5. Pág.98

⁴¹ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una introducción al Turismo”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. Pág. 34

⁴² (Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una introducción al Turismo”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. Pág. 33).

con Manchester, se inauguro en 1830. La expansión prosiguió por el resto de Europa y Norteamérica.

El ferrocarril es el medio de comunicación que más ha contribuido al desarrollo del turismo, ya que preemitió que grupos numerosos se desplazaran de forma cómoda, con rapidez y de manera económica.

Cabe destacar que, si bien las líneas de ferrocarril venían ofreciendo excursiones a sus pasajeros, fue en 1841, cuando Thomas Cook introdujo el primer paquete turístico en Europa. En este caso, contrato un tren para transportar 570 pasajeros aproximadamente, de ida y vuelta. Desde Leicester a Loughborough (Inglaterra), con un recorrido de 20 km. Por supuesto que esta idea fue aceptada y puesta en practica en otros lugares del mundo y ya en 1851 se transportaban alrededor de 775.000 personas en viajes de excursión desde y hacia Londres.

En muchos casos, las empresas ferroviarias construyeron grandes hoteles en las ciudades, especialmente en terminales o en sus alrededores y en aquellos complejos turísticos que se encontraban en crecimiento. Originariamente comenzó en Inglaterra, pero luego se fue expandiendo hacia Alemania y Francia. Debido a la ubicación (estratégica) de estos “nuevos hoteles”, se dedicaron a los desplazamientos masivos y las “posadas de paso” siguieron siendo utilizadas para aquellos viajeros de paso en zonas rurales y ciudades muy pequeñas.

En el año 1864 George Mortimer Pullman⁴³ construye el coche-cama mas grande y lujoso que se haya visto en esa época, que se denominaba “Pioneer” y tenia pinturas en el cielo raso, literas decoradas con candiles e importantes alfombras traídas de Bruselas. En 1868 incorpora el “Demonico”, primer coche-comedor. Un año antes había fundado la

empresa *Pullman Palace-Car Co.* y fue el primero que reemplazo las estructuras de madera en los trenes, por las de acero en Estados Unidos, debido a la necesidad de comodidad que requerían los largos viajes.

Es lógico que con el crecimiento de esta empresa, aparecieran los competidores, pero también es cierto que para 1897 estas empresas habían cerrado o habían sido absorbidas por “la Pullman”.

Para el año 1914, antes del estallido de la Primer Guerra Mundial, en toda Europa, el turismo moderno se había establecido entre la gente, con una infraestructura considerable de complejos turísticos, abastecidos por el ferrocarril. Los viajes transatlánticos habían crecido considerablemente, a través de grandes barcos a vapor.

Luego de la Guerra aparecieron el automóvil y el autobús, por lo cual el periodo entreguerras se convirtió en una época donde la movilidad y la comunicación comenzaban a ser factores importantes. Debido al excedente de coches y autobuses (utilizados por las fuerzas armadas durante el conflicto bélico), en este periodo, los tour operadores importantes pudieron ofrecer transporte barato con fines netamente turísticos. Para 1919 las excursiones llegaban a Francia y España, extendiéndose hacia el resto de Europa, en 1924 al norte de África y para el año 1935 aproximadamente se llega a Leningrado (Moscú).

Después de la Segunda Guerra Mundial, los barcos y el ferrocarril, siguieron teniendo gran importancia, pero no eran los únicos ya. El transporte automotor privado

⁴³ Pullman, George Mortimer (1831-1897), inventor estadounidense. Nació en Brocton (Nueva York). Diseñó el primer ferrocarril moderno con coches cama y patentó sus innovaciones, las literas superiores plegables y asientos convertibles en literas inferiores, en el año 1863.

(coche propio) se convirtió en el medio mas importante, permitiendo un turismo de masas hacia diferentes destinos turísticos y para diferentes clases sociales.

Con relación a la aviación, si bien antes de la segunda guerra, los viajes transatlánticos se realizaban por barco, el importante y rápido desarrollo que sufrieron, generaron una reducción en el tiempo de viaje y disminución del precio, que sumado a los servicios charter contribuyen a un aumento en los viajes por aire. De esta manera se llega a la época de oro de la aviación, en 1960.

Entre 1965 y 1972 se advierte la mayor crisis para el transporte ferroviario, con una importante disminución de pasajeros en Estados Unidos principalmente, aunque en Europa las distancias cortas le permitieron sobrevivir.

A partir de 1980 se produce un “redescubrimiento” del ferrocarril, debido a varios factores:

- Idea de algunos países de no desaprovechar o abandonar la infraestructura férrea que ya estaba instalada.
- Una importante revolución tecnológica
- La crisis energético- ecológica, promoviéndolo como una solución ante el aumento del petróleo.

En el caso de estados Unidos se crea la “Amtrak”⁴⁴, en 1971, con el objetivo de ofrecer un servicio base, el cual operaba con trenes de pasajeros entre 30 ciudades. Uno de sus proyectos consistió en la posibilidad de transportar en algunos de los vagones los automóviles, también había coches- salón, coches- club, coches de techo panorámico y trenes rápidos. Esta compañía, que opera como empresa privada, aunque el gobierno posee acciones, ofrece descuentos para estudiantes, niños, familias, personas mayores a 62 años y a veteranos de guerra, pases de tren para utilizarse en cualquier parte del sistema y diversas opciones para el entretenimiento de los niños. Por otro lado posee un sistema computarizado de reserva, la posibilidad de combinar el viaje en tren y avión, los servicios charter para grupos de negocios, deportistas entre otros y como si esto fuera poco, se encarga de planear las vacaciones de manera integral (reservas hoteleras, alquileres de autos, excursiones, etc).

Actualmente se puede recorrer toda Europa en tren, con diferentes pases que permiten obtener descuentos en hoteles y otro medios de transporte, y ahorrar tiempo. Estos pases (Eurailpass y Europass) se generaron con el fin de fomentar el turismo y otorgar beneficios según la categoría en que se viaje, al edad, duración del viaje y los países que se visiten. También existen pases especiales para recorrer uno o varios países, de manera total.

Por ultimo hay que tener en cuenta que en los últimos años se ha hecho hincapié en al idea del “tren como recurso para el turismo”, lo cual significa que el tren es utilizado con una función turística, siendo en muchos casos el principal atractivo. Si bien en el pasado había trenes de lujo, actualmente no todos tienen esta característica, pero si poseen algún atractivo, como la historia, paisaje, entre otros, que los definen como “trenes turísticos”.

❖ **3-3-2 EN ARGENTINA:**

⁴⁴ Corporación Nacional de Viajeros de Ferrocarril

El caso de Argentina, lo trataremos aparte, puesto que es el territorio donde esta centrado el presente trabajo.

Si bien antes de la llegada del ferrocarril a nuestro país, la gente podía trasladarse, la forma en que lo hacían era rudimentaria y desprovista de confort y rapidez. Y, en relación a la actividad turística, esta no existía, solo había ciertas actividades de índole recreativo, como eran los baños en el río, paseos en el campo y vacaciones en estancias o quintas cercanas a Buenos Aires.

A medida que el ferrocarril se fue extendiendo, en algunos puntos se fueron construyendo algunos hoteles, tal es el caso de la llegada del Ferrocarril del Norte, a Tigre, Flores y Adrogué, y la construcción del "Tigre Hotel" en 1906.

Gracias al desarrollo de las redes del ferrocarril, a finales del siglo XIX se produjo el fenómeno del termalismo. Tanto Mendoza como San Juan eran sitios con importantes riquezas de aguas termales e imponentes paisajes.

En el año 1883 se comenzó a aprovechar las aguas de Cacheuta (a 30 km de Mendoza), llegando el ferrocarril en 1891. pero es recién en 1913 donde se construye el Hotel Casino Termas de Cacheuta, con modernas instalaciones y fama internacional, los pasajeros eran trasladados desde los andenes del ferrocarril hasta el hotel. En 1934 un aluvión lo destruyo, pero en 1986 se inauguro el Centro Climático Termal Cacheuta.

Otro centro fue Puente del Inca (a 183 km de Mendoza y 25 km de la frontera con Chile), luego de la llegada del tren Trasandino el balneario adquirió un gran desarrollo y para 1907 se construye un hotel frente a la estación de trenes.

El Gran Hotel Termas de Villavicencio (a 51 km de Mendoza) se inaugura en 1941, con un importante entorno y gran calidad en sus aguas termales.

Existieron en el país otros establecimiento termales anteriores a los ya mencionados, como en Salta el "Hotel Termas Rosario de la Frontera" de 1896. El "Hotel Casino Termas de Reyes" (a 20 km de Jujuy) de principios de siglo. Y en Santiago del Estero, donde se encuentra el mayor centro termal del país, ubicado en Río Hondo.

En Córdoba, también se produjo el flujo de turistas por razones de salud. Con la llegada del ferrocarril (desde 1891) fueron surgiendo varios centros turísticos, tal es el caso de Cosquín, Alta Gracia, La Falda; con la construcción del Hotel Edén (La Falda) y el "Sierras Hotel" (Alta Gracia). Tras la inauguración del ramal que iba de Córdoba a Alta Gracia, la zona se convirtió en uno de los principales destinos de la provincia.

Otro de los casos para destacar, es Mar del Plata. En el año 1888 se inaugura el Bristol Hotel, el cual fue un acontecimiento social de relevante importancia para el balneario. Con la llegada del ferrocarril a la villa veraniega junto al mar y por ende la llegada de una importante y cada vez mas numerosa cantidad de turistas, la ciudad fue produciendo importantes cambios y logrando así su meta, convertirse en un centro turístico.

Si bien el ferrocarril le dio impulso a diferentes localidades turísticas, este también construía y administraba los hoteles por intermedio de la Compañía de Hoteles Sud América, que era una subsidiaria del Ferrocarril Sud. El "Club Hotel Sierra de la Ventana" fue el mas lujoso de estos hoteles, y se inauguro en 1911, tenía 300 habitaciones, salones lujosamente decorados, canchas de golf, usina eléctrica propia y un ferrocarril especial que empalmaba con el Ferrocarril Sud en la estación Sierra de la Ventana.

En el año 1937 con la aprobación de la "Ley Nacional de Coordinación de Transportes", el transporte automotor pasaría a ser competencia del ferrocarril y las rutas fueron construidas de manera paralela a las vías del tren. Esto genero que el desarrollo del

turismo ya no estuviera acompañado por el ferrocarril. Con la aparición de los autos particulares o los ómnibus la clase media tuvo la posibilidad de comenzar a viajar.

Para la década del 30 el turismo termal estaba en decadencia, generándose el mayor flujo de viajeros hacia Córdoba o la Costa Atlántica. Desde 1934 y con la inauguración de la Ruta Nacional 2, Mar del Plata comenzó a recibir cada vez más cantidad de visitantes.

En el año 1946, con la asunción del peronismo al gobierno, la clase obrera se vio beneficiada, ya que surgieron las vacaciones pagas, aguinaldos y fomento del turismo a través de los gremios. De esta forma estamos ingresando en la etapa denominada "Turismo de Masas", al cual está asociada al importante desarrollo del transporte automotor.

En la actualidad, a pesar de la privatización, el transporte de pasajeros por ferrocarril no tiene las mejores condiciones en cuanto a calidad de servicios, seguridad, tarifas, confort, etc. Aunque se debe destacar que se han ido desarrollando trenes con una finalidad recreativa o turística, como se mencionó más adelante con los trenes turísticos en el mundo, en nuestro territorio.

3-4 TRENES TURÍSTICOS DE ARGENTINA:

Cada uno de los trenes turísticos de la Argentina tiene su propio encanto y permite al turista acceder a lugares que no se puede llegar por ningún otro medio, obviamente que siempre con todo el confort necesario para disfrutar a pleno del paseo.

Desde el norte del país hasta el sur, existen varios trenes que han sido rescatados de la historia y convertidos en atractivos turísticos. Estos trenes no funcionan como medios de transporte convencional, sino que le ofrecen al pasajero la posibilidad de realizar una excursión disfrutando de imponentes paisajes.

Se puede pasar por diversas zonas y paisajes, como por ejemplo, apreciar una espectacular obra de ingeniería sobre la cordillera de los Andes (Tren a las Nubes), pequeños y pintorescos trenes sobre espectaculares paisajes patagónicos (Viejo Expreso Patagónico y el Tren del Fin del Mundo), también hay recorridos serranos de gran belleza (Tren de las Sierras), visitas a la esplendorosa zona norte de Buenos Aires (Tren de la Costa) o ir tras la historia de los gauchos y las grandes estancias (Tren Histórico). De esta manera se pueden vivir experiencias inigualables y "sentir" la maravillosa geografía de la Argentina.

Cada trayecto realizado por los trenes turísticos de nuestro país posee una magia especial y paisajes de gran magnitud que sólo pueden disfrutarse desde la ventanilla de un tren y se puede ir descubriendo en cada viaje, gente y lugares que son únicos en la Argentina.

Todos los recorridos incluyen modernos servicios a bordo, de esta manera los turistas podrán disfrutar de una rica y variada gastronomía, excelente servicio, asientos confortables y un trato amable y cálido de los lugareños.

Viajar en tren por la Argentina puede convertirse en una gran experiencia y sobre todo si el turista decide hacerlo a bordo de cualquiera de los trenes turísticos que recorren nuestra extensa y diversa geografía. Historia y naturaleza se ven de manera mágica ante los ojos de los viajeros. Algunos utilizan vagones y locomotoras convencionales, otros, en cambio, siguen empleando las viejas y ruidosas máquinas a vapor de los inicios del siglo XIX cuando en nuestro país se tendieron centenares de kilómetros de vías.

Los trenes han sido rescatados del pasado y reciclados a favor de la industria turística, haciendo hincapié en la preservación del medio ambiente y la nostalgia por los viejos tiempos, los trenes de todo el mundo proponen hoy recuperar la extraña sensación de desplazamiento a través de diversas geografías y climas.

Son trenes que poseen un espíritu diferente al de los trenes ordinarios de alta velocidad, suelen ofrecer una maquinaria reciclada, recorridos históricos, paisajes soñados y un servicio exquisito

Es importante destacar que en la última década hubo una creciente tendencia a volver a poner en marcha ciertos recorridos o tramos a favor de la industria turística.

Sin lujos ni historias legendarias, los Trenes Turísticos de Argentina tienen como mayor encanto, un bello paisaje por descubrir detrás de las ventanillas.

También hay que destacar que existen tres tipos diferentes de operadores de trenes turísticos en nuestro país:

- ♦ Los ferro aficionados: Grupos conformados por amantes del ferrocarril, que de manera voluntaria se reúnen para preservar el patrimonio ferroviario y revitalizarlo desde el desarrollo turístico. Un ejemplo de estos operadores es el “Ferroclub Argentino”, los cuales realizan un importante aporte a la recuperación del patrimonio histórico, y como no la generación de mano de obra. En este caso en particular, los trenes turísticos que han puesto en marcha tienen contenido histórico.
- ♦ Las empresas privadas: En este caso, la explotación de trenes turísticos no está centrada únicamente en lo histórico. Ejemplos de estos operadores son el Tren del Fin del Mundo (Tranex Turismo SA), el Tren de las Nubes (Trenes y Turismo SA), el tren de la Costa (Tren de la Costa SA) y el Tren de las Sierras (Ferrocarril Córdoba Central SA), entre otros.
- ♦ Las empresas estatales: Aquí quien lleva a cabo la operación de los trenes, es obviamente el estado, que puede ser el gobierno provincial, municipal o porque no nacional. En el caso de La Trochita, la explotación está a cargo del Gobierno de la Provincia de Chubut.

➤ **3-4-1 CENTRAL ENTRERRIANO:**

Este tren turístico fue restaurado y actualmente es mantenido por El Ferroclub Central Entrerriano. Su recorrido parte de Villa Elisa a la localidad de Caseros, con una extensión de 36 Km.

El trayecto que realiza, permite pasar por un paisaje común a casi toda la provincia (llano y cuchillas) con poblaciones pequeñas, y todo inmerso en un escenario que en el siglo anterior fue centro de operaciones y de batallas de las tropas que comandaban los caudillos de la región, como José G. Artigas, Francisco Ramírez, Justo José de Urquiza, Ricardo López Jordán.

Su limpieza y puesta a punto demora aproximadamente tres meses y simultáneamente con ello se construye el primer vagón y se pone a punto la locomotora.

En 1994 fue traída desde Concepción del Uruguay, la locomotora modelo 1928 que pesa 6 toneladas, y que solía funcionar a vapor y ser utilizada por la empresa petrolera Shell hasta 1989, la cual luego fue abandonada en el puerto. En la actualidad cuenta con un motor diesel, restaurado por el Ferroclub en los galpones de la estación. Posee dos vagones

que fueron reconstruidos, pero conservando el estilo de la época, que tienen una capacidad para 44 personas, bar y baño. El primero fue nombrado "1094", por ser habilitado en octubre de 1994, y el segundo "1195", ya que se habilitó en noviembre de 1995. La locomotora lleva el N° "10594" en homenaje a la fecha de creación del Ferroclub .

3-4-1-1 POBLACIONES POR LAS QUE ATRAVIESA EL TREN:

- **Villa Elisa:** A 30 kilómetros al norte de la ciudad de Colón (cabecera del departamento del mismo nombre) se encuentra la ciudad de Villa Elisa. Fundada por Héctor de Elia en 1890. Edificada sobre una planta urbana cuya traza de calles permiten la construcción de las casas de manera de aprovechar los beneficios de la luz solar. Cuenta con dos amplias avenidas de 50 metros de ancho que se cruzan perpendicularmente en el centro, donde se levanta la primitiva iglesia local, la cual ha sido reemplazada por un nuevo templo, de una imponente majestuosidad. Los primeros pobladores eran suizos de la región de Valais; italianos del Piamonte; franceses de Saboya y algunos vascos españoles.

Para el año 2001 Villa Elisa cuenta con aproximadamente 10.000 habitantes, que en su mayoría proviene de un desprendimiento del triple tronco inmigratorio que arribaron a estas tierras desde Francia, Suiza e Italia, en épocas de la fundación de la colonia San José (1857), por el Gral. Justo José de Urquiza. En menos de dos años la zona triplicó su población y con ella llegó el desarrollo y evolución económica. Aún en la estación Elisa se puede apreciar el tanque de agua, llamado hidrante, que servía para alimentar las gargantas de las máquinas a vapor y la casa de Chapa que usaba el capataz y todo esto ubicado al lado de la estación.

- **Primero de Mayo:** Es una localidad muy pequeña que cuenta con aproximadamente 800 habitantes en su planta urbana y fue fundada por uno de los hijos de Urquiza. Perteneció al Dto. Concepción del Uruguay

3-4-1-2 QUÉ ES EL FERROCLUB?

Algunos vecinos no creyeron que unos 100 kilómetros de traza sin uso, realmente no tenían uso y comenzaron a interesarse en la vía abandonada a través de un grupo de interés que llamaron Ferroclub Central Entrerriano, en honor a un viejo ferrocarril de la provincia.

El ferroclub fue fundado el 10 de mayo de 1994 en Villa Elisa, Entre Ríos, con el propósito de reactivar en la primera etapa el ramal

Villa Elisa- Caseros, el cual se comenzó a construir a fines de diciembre de 1905 y fue desafectado y abandonado de todo servicio y mantenimiento a partir del mes de julio de 1980.

Es una Institución que recupera ramales y material Ferroviario para que la gente lo use y conozca y para que las generaciones más jóvenes sepan cuál era el principal medio de transporte a finales del siglo pasado y comienzos del actual.

Todos sus miembros trabajan gratuitamente ocupando sus horas libres, ya sea en la vía o en los talleres. Tienen que realizar tareas diversas, como cambiar un durmiente, levantar un riel, destapar una zanja, cortar la maleza, limpiar pasos a nivel, pintar señales indicadoras, reparar edificios de estaciones, construir vagones, reparar locomotoras y ser conductor, electricista, carpintero, entre otras.

En síntesis se puede decir que un grupo de vecinos que se negaron a perder el tren, recuperaron su vía, hicieron de la nada un tren turístico y en la actualidad participan de un

acuerdo entre el ferrocarril Mesopotámico y compañías del lugar para el uso comercial del ramal.

La intención del Ferroclub es que el pasajero disfrute del paisaje, del recorrido y sienta deseos de volver.

➤ **3-4-2 EL TREN DE LAS SIERRAS:**

El Tren de las Sierras es en la actualidad el único ferrocarril de características netamente turísticas que recorre los paisajes serranos cordobeses, es conocido también como “Trencito Serrano”.

Se trata de un ramal muy antiguo inaugurado el 2 de julio de 1892, que sirvió fundamentalmente como medio de transporte de cargas entre la ciudad de Córdoba y Cruz del Eje. Hoy, y luego de un paréntesis entre 1977 y 1993, el convoy se ha convertido en la principal atracción turística para una de las más pintorescas regiones de las Sierras Chicas de Córdoba.

El tren inicia su recorrido en la estación Rodríguez del Busto, en plena ciudad capital en el barrio de Alto Verde, a 12 kilómetros de la ciudad de Córdoba, a las 9.00 en punto. Y de así entre curvas, túneles y puentes inmersos en las sierras, el tren atraviesa pintorescas villas en un entorno de gran belleza, por un lapso de 4 horas aproximadamente y con un recorrido de 150 km.

Una locomotora Diesel con 2 vagones que tienen una capacidad de transportar a 80 pasajeros comienza a rodar desde la ciudad hacia las suaves ondulaciones de las sierras más cercanas que de a poco se transforman en imponentes ante la angosta trocha del convoy en ascenso. Luego de un primer tramo más bien corto, hasta La Calera, el recorrido atraviesa las sierras rumbo al Valle de Punilla y la quebrada del río Suquía se muestra como la única vía posible. Siempre con el río como guía, el tren comienza su recorrido zigzagueante colgado virtualmente de las laderas de los cerros, este tramo toca a su fin con la breve parada en el apeadero San Roque, justo al lado del paredón del conocido lago serrano, donde se detiene para poder apreciar el paisaje y adquirir sabrosos dulces regionales.

Luego de terminado el cruce de las sierras comienza un trayecto de largas rectas y suaves pendientes, que son propios del paisaje de Punilla. Siempre en ascenso y con el lago San Roque en sus espaldas, comienzan a sucederse una tras otra, las más importantes localidades del valle, como Cosquín, Huerta Grande, la Falda, Villa Giardino.

Ya en el ultimo tramo del trayecto el paisaje cambia repentinamente, grandes pampas, suaves sierras y el sol del mediodía marcan el punto más alto del recorrido, con una altura máxima de 1111 metros sobre el nivel del mar en la estación de La Cumbre; se llega a las localidades de Cruz Grande y Los Cocos, con sus maravillosas residencias.

El viaje llega a su fin, con un leve descenso y el cerro Uritorco, que indica que se ha llegado al final del recorrido, Capilla del Monte, donde se disfruta de un almuerzo y una recorrida por los alrededores.

➤ **3-4-3 TREN HISTÓRICO DEL FERROCLUB ARGENTINO:**

El Tren Histórico del Ferroclub Argentino⁴⁵ permite llevar nuestra mente hacia épocas donde viajar desde Capital Federal hacia el gran Buenos Aires era una gran aventura. La mayoría de los turistas pasan el día al aire libre en un restaurant de campo, además de participar de ciertas actividades recreativas relacionadas con el campo, como por ejemplo: paseo en sulky o en caballo, el juego de la sortija, show folklórico, etc.

La locomotora a vapor parte todos los domingos a las 9.30 hs desde la Estación Lacroze, a bordo de este tren se pueden ver músicos y disfrutar de variedad de juegos y diversiones, con una capacidad para 120 pasajeros. Recorre 70km hasta su llegada a Fátima, donde a mano se gira la plataforma circular para dar vuelta la máquina. En este lugar se ofrece comida de campo y un show folklórico para los pasajeros. El regreso a Chacarita es alrededor de las 19:30 hs.

La locomotora es una Baldwin 2-6-0 que fue construida en 1908 en los Estados Unidos y que perteneció al Ferrocarril de Entre Ríos. Tiene ocho coches de pasajeros: el reservado de familias (750 Brown Marshall de 1888), el de segunda clase (Gloucester de modelo 1910), el comedor (Gloucester de 1930), el salón pullman (Gloucester de 1910), y un comedor y tres pullman (metálicos de 1955).

El recorrido pasa por los talleres de Lynch, donde el Ferroclub tiene uno de los museos (los otros dos están en Escalada y en Santos Lugares) y enseguida un acordeonista entona canciones de época, a las que el guarda responde con pasos de baile.

Es importante resaltar que este servicio histórico está hecho a pulmón y sin aportes del Estado.

CLASES:

- Primera: Ofrece un día completo en la estancia Santa Susana de los Cardales, con desayuno, almuerzo, merienda y paseos en caballo y sulky. Se puede disfrutar del coche comedor de época con asientos de madera acolchados.
- Especial: Se puede deleitar un desayuno y almuerzo en un restaurant de campo. También tiene coche comedor de época con asientos de madera acolchados
- Tradicional: Esta opción brinda solo almuerzo., pero ofrece también el coche comedor de época con asientos de madera acolchados
- Económica: Coches metálicos de 1° clase con asientos reclinables

COCHES:

- 128 2° Clase Gloucester 1910 (F.C.E.R.)
- 312 Comedor 1° Clase Gloucester 1930 (F.C.E.R.)
- 422 Salón Pullman 1° talleres Paraná 1934 (F.C.E.R.)
- 750 Reservado Familia Brown Marshall 1888 (F.C.E.R.)
- 760 Reservado Familia Brown Marshall 1888 (F.C.E.R.)
- 5560 Comedor 1° Clase Talleres Paraná sobre bastidor Gloucester 1910 (F.C.E.R.)

⁴⁵ Fundado en el 1972

- VP 894 vagón Postal Birmingham 1931 (F.C.E.R)

Un dato curioso es que este tren fue utilizado en la filmación de las películas “Evita, protagonizada por madonna y “7 años en el Tibet”, con Brad Pitt.

➤ **3-4-4 VIEJO EXPRESO PATAGÓNICO: “LA TROCHITA”:**

El “Viejo expreso Patagónico” o “La Trochita” une las localidades de El Maitén y Esquel en la provincia del Chubut. En sus comienzos fue instalado por Ferrocarriles Argentinos como línea de fomento, y transportaba la zafra lanera y ganado en pie, hasta 25000 toneladas por año. La carga fue disminuyendo con el correr del tiempo por el surgimiento de nuevos medios de transporte. En la actualidad tiene solamente dos frecuencias semanales y sólo lleva pasajeros, aunque eventualmente carga. Sin embargo, y es importante destacar que continúa siendo una necesidad para los pobladores de dicha zona que sólo cuentan con este medio de comunicación y sobre todo en invierno cuando la nieve corta las rutas.

También por estas épocas ofrece un excepcional viaje para los turistas de todo el mundo, con un recorrido que atraviesa colinas, puentes, rápidos y 255 curvas. Su recorrido cubre 165 km. en 6/7 horas, impulsado por una máquina a vapor que arrastra vagones calefaccionados mediante salamandras que los mismos pasajeros alimentan con carbón o leña y que además sirven a la hora de calentar el agua para el mate, están realizados en madera y tienen detalles típicos de la época.

Las locomotoras fueron fabricadas por la Baldwin Locomotive Works, de los Estados Unidos, y la Henchel de Alemania.

Este es un tren a vapor, que utiliza como combustibles agua y petróleo crudo con un mantenimiento artesanal, sus talleres funcionan en la localidad de El Maitén, y es ahí donde se reconstruyen las piezas que hoy en día no tienen repuesto, en base a los planos originales.

Si bien hasta hace unos 10 años el recorrido original llegaba desde Esquel, Chubut, hasta la localidad de Ingeniero Jacobacci, en la Provincia de Río Negro, actualmente el servicio ofrece dos recorridos más cortos: el primero entre Esquel y Maitén (165 km.) y el segundo hasta Nahuel Pan (36 km.). A pesar que las estaciones terminales son Esquel y El Maitén, existen otras estaciones intermedias como: Leleque, Mayoco, La Cancha y Nahuel Pan.

El recorrido parte desde la estación Esquel, atravesando los valles y mesetas patagónicas, en un recorrido de aproximadamente 2 horas y media, hasta la estación Nahuel Pan, o uno de seis horas de duración hasta la estación El Maitén. Aunque en la actualidad esta modificado el recorrido :Esquel – Nahuel Pan – Esquel. La estación Nahuel Pan esta ubicada en la base del cerro del mismo nombre, donde habita una pequeña comunidad mapuche dedicada principalmente a la actividad pastoril y a la realización de artesanías en telar

Durante el trayecto no se observan árboles, solamente se pueden ver algunos en las orillas de los cursos de agua, en las estaciones y apeaderos, junto con una gran cantidad de ovejas que circundan el paisaje. También entre Leleque y Nahuel Pan es posible ver manadas de guanacos y ñandúes cerca de las vías.

El trayecto final se realiza a más de 700 metros de altura, transitando laderas rocosas del valle del arroyo Esquel.

Actualmente realiza un recorrido de 165 km. uniendo El Maiten con Esquel. El viaje turístico que ofrece solo recorre un tramo y tiene dos cabeceras; una parte de El Maiten y recorre 25 Km hasta Leleque (Desvío Thomae). La otra cabecera se encuentra en Esquel y cubre un tramo de 35 km hasta Nahuel-Pan.

La excursión de 2.30 Hs., en el tren de trocha angosta, realiza el recorrido: Esquel Nahuel Pan – Esquel, con una frecuencia de 10 veces semanales. En el caso del recorrido: El Maitén - Vuelta del Río - El Maitén, con una frecuencia de 5 veces en la semana.

En cuanto la denominación "La Trochita" se debe a los 75 cm de distancia entre rieles, los cuales son apropiados para la geografía por la que transita.

Debido a una iniciativa de la Comisión Nacional de Museos y Lugares Históricos, el Viejo Expreso Patagónico fue declarado Monumento Histórico Nacional por decreto presidencial. Esto implica que este tren turístico recibirá una protección especial, en cuanto a su infraestructura como a su material rodante y sus estaciones.

➤ **3-4-5 TREN TURÍSTICO A VAPOR :**

A partir de Julio del 2001, el "Tren Histórico a Vapor", parte de la ciudad de San Carlos de Bariloche llegando a la estación Laguna de los Juncos (antes Perito Moreno) tras recorrer 30 Km, completando el paseo con un almuerzo típico, una cabalgata por los alrededores, caminatas, visitas a la buitrera y a la gruta de la virgen, y el atractivo de la laguna Los Juncos con sus especies protegidas. Cabe aclarar que en en verano se le agregan lugares para asados patagónicos y granjas ecológicas.

Para este fin se ha "rescatado" del enorme parque de trenes abandonados que posee la Argentina, por integrantes del Ferroclub Argentino y se ha reacondicionado, pero siempre respetando sus características originales, una locomotora a vapor construida en Escocia en 1912 que puede desarrollar una velocidad de 90 kilómetros por hora y arrastrar hasta 1.200 toneladas. La restauración de los coches y la locomotora costó 250.000 pesos. Hay que aclarar que el servicio turístico está a cargo de la empresa Trenes Especiales Argentinos.

La formación esta integrada por 7 vagones que pueden trasportar a 250 pasajeros y 14 empleados, con las siguientes características:

- La locomotora es de marca North Britgie y es la N° 121
- El vagón turista N° 671 era un coche dormitorio del ferrocarril del Oeste, fabricado en Birmingham, Inglaterra en el año 1910 y aún conserva su camarote principal y uno para el camarero. En los años 60 , fue modificado por el Ferrocarril Urquiza. Pero todavía que conserva sus asientos de madera con tapizado de pana, los baños con grifería de bronce, con las elegantes tulipas de la época y los herrajes de hierro en las viejas ventanillas a guillotina.
- Otro de los vagones, procede del Ferrocarril de Entre Ríos es el N° 128 y data del año 1910, montado sobre un chasis Ghousester con carrocería en pinotea.
- El vagón N° 667, de 1914, posee comodidades poco comunes en los trenes actuales, ya que tiene un living con sillones, un escritorio y una estufa hogar a leña con terminaciones de madera. Además cuenta con tres camarotes dobles, baño, cocina y dependencias de servicio. En uno de los baños aun se encuentra inscripta la frase "¡Viva Yrigoyen!", que seguramente fue tallada por algún viajante y conservada por los restaurados

- Existen dos vagones gemelos, de primera clase que son del año 1910 destinados a coche comedor, están contruidos en madera de cedro y caoba, con tapizados en pana roja y verde en cada uno de ellos.
- Entre los coches hay dos furgones: uno de cola y otro que funciona como taller rodante con generador de electricidad.
- Existe una red de comunicación en todo el recorrido y posee un sistema de sonido en el tren para que todos escuchen al guía de turismo.

Un aspecto a no dejar de lado es que en este tren de Bariloche, no habrá diferencias a bordo, clase turista, primera, camarote etcétera, todo tendrá el mismo valor de pasaje.

La idea de la empresa apunta a complementar el viaje a Perito Moreno con un buen restaurante patagónico, cabalgatas y otras actividades de gran atractivo en este polo turístico del sur argentino.

➤ **3-4-6 EL TREN DEL FIN DEL MUNDO:**

A principios de siglo y debido al intenso frío de la zona, era imprescindible que los habitantes de la zona consumieran mucha leña para sobrevivir, y el bosque andino patagónico con sus lengas, ñires y coihues la proveía. A medida que se consumía había que ir a buscarla más lejos, por tal motivo se colocaron vías de trocha angosta.

Por lo tanto el “tren del fin del mundo” o también conocido como “El Tren del Presidio” es una recreación de la cruda historia que vivieron los presidiarios de la zona, ya que funciona desde sus orígenes y hasta 1947 para transportar a los presos que estaban alojados en la cárcel de Ushuaia, trasladándolos para realizar la tala de árboles, transportando luego los troncos hasta el aserradero de la prisión.

La formación cuenta con dos locomotoras a vapor, La Nora y la Camila y alcanza una velocidad de 30 km/h. Los vagones están revestidos interiormente en caoba y los asientos han sido tapizados en pana.

El Tren del Fin del Mundo tiene otras particularidades y opciones para el turista ya que cuenta por ejemplo con el vagón presidencial o especial, que tiene una capacidad para ocho personas, con bar, toilette y azafata. También hay coches de primera clase, con capacidad para dieciséis personas; tienen asientos y mesitas individuales para refrigerios y un servicio de confitería que le permitirá degustar durante el trayecto de tortas caseras acompañadas de chocolate caliente o café entre otras opciones. Por ultimo se pueden encontrar los coches de categoría turista para veinticuatro personas. Todos los coches están, obviamente calefaccionados.

En la actualidad, el tren circula en un bonito paseo y posee una parada didáctica que reproduce chozas de los indios yámanas⁴⁶, debajo de la cascada de La Macarena, que atraviesa turbales⁴⁷ y tocos de árboles talados por aquellos presos.

⁴⁶ Pueblo aborigen nómada y pescador que habito las costas del sur de América del Sur, especialmente en Tierra del Fuego.

⁴⁷ Turbera: tierra pantanosa en la que la materia orgánica se produce a mayor velocidad que la que se descompone. El resultado de este proceso es la acumulación de materia vegetal parcialmente descompuesta. A esta materia se le denomina turba.

El viaje parte diariamente de la Estación del Fin del Mundo ubicada a 8 km. al oeste de la ciudad de Ushuaia y realiza un recorrido paralelo a la Ruta N° 3 hasta el Parque Nacional Tierra del Fuego.

Por otro lado el circuito puede estar combinado con una salida en ómnibus desde Ushuaia hacia la Estación del Fin del Mundo. Ya en el tren el recorrido, bordea el río Pipo observándose la cascada La Macarena donde se realiza una interpretación del campamento yámana, luego se ingresa al Parque Nacional Tierra del Fuego llegando hasta el apeadero al borde de la ruta nacional N° 3. una vez aquí, se realiza una conexión con ómnibus recorriendo el Parque hasta la bahía Lapataia, donde finaliza la ruta nacional N° 3. Luego hay navegación del canal Beagle desde la bahía Lapataia hacia las islas Redonda y Estorbo, bahía Golondrina, bahía Ushuaia, Isla de los Pájaros, Isla de los Lobos, Faro Les Esclaireurs y regreso a la ciudad de Ushuaia. De esta manera se realiza un recorrido de 14 km. con una duración de 2 horas y 15 minutos, contando ida y vuelta, que atraviesa bosques, ríos, montañas y valles, es decir paisajes típicos de Tierra del Fuego.

Cabe destacar que de acuerdo a la estación del año en donde se realice esta excursión, se pueden apreciar paisajes diferentes, desde los verdes en el verano; pasando por los amarillos, ocres y rojos de lengas y ñires en el otoño y llegando así al blanco de nieve en el invierno.

Previo al inicio de la excursión, se brinda una visita guiada donde se recuerda el pasado del ferrocarril a través de una muestra fotográfica.

Según los datos aportados por la empresa operadora del servicio, Tranex Turismo, durante el verano 2001 se transportaron 22.600 pasajeros, mientras que durante todo el año 2000 esa cifra había sido 40.000.

Por ultimo hay que aclarar que debido a su mal diseño de origen fue necesario realizarle diversas modificaciones a la locomotora "Camila" para mejorar su rendimiento en general. Lo más importante que se hizo fue lo siguiente:

- ✓ Se desmonto la aislacion que tenia originalmente y se la cambio por 4 capas de una manta cerámica, esto fue utilizado en la caldera y en cilindros, válvulas de distribución y tuberías de vapor, mejorando de manera considerable su rendimiento térmico.
- ✓ El sistema de escape de gases y vapor era del tipo tradicional y se lo modifico por un sistema LEMPOR, el cual mejora en forma el removido de gases remanentes en la caja de fuego y logra una mejor evacuación del vapor de los cilindros, lo cual se puede ver reflejado en una menor emisión de gases producto de la combustión (menos contaminante), y un mejor rendimiento en los cilindros.
- ✓ Se rediseñaron los comandos dentro de la cabina para que sea mas practica y fácil la operación.
- ✓ Por ultimo se redistribuyo la lubricación para que sea mas pareja y efectiva. Se agrego también lubricación por agua a las ruedas de los boguies delantero y trasero.

➤ **3-4-7 TREN DE LA COSTA:**

El "Tren de la costa" posee una característica muy peculiar puesto que le permite al pasajero que lo utilice ascender y descender del mismo tantas veces como desee y armar su propio recorrido.

Es el tren ecológico más moderno de la Argentina y comenzó a operar en 1995. La excursión que se realiza por el ramal anteriormente conocido como "Tren del Bajo", se realiza desde Olivos hasta Tigre y atraviesa los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre, bordeando la costa del río de la Plata. En el trayecto se pueden apreciar distintas zonas residenciales de la zona norte de Buenos Aires con imponentes casas edificadas sobre paisajes de excepción

A través de las distintas estaciones, muchas de ellas de estilo inglés, se puede acceder a pintorescos cafés, variada gastronomía, shoppings y paseos. El recorrido culmina en la estación Delta, con la posibilidad visitar el casino y recorrer el Parque de la Costa, con sus shows, atracciones mecánicas, cines en 3D, juegos, y además se puede realizar un paseo de 40 minutos en catamarán por el Delta. Las estaciones Maipú, Libertador y San Isidro cuentan con centros comerciales. De las estaciones podemos decir que ocho se han reciclado y tres fueron construidas.

Las formaciones están compuestas por 9 trenes con 2 coches cada uno y con una capacidad para 200 pasajeros. La velocidad que alcanza es de 35 km/h y cubriendo así los 15.4 kms. del recorrido.

El recorrido posee 11 estaciones y es el siguiente: Maipú - Borges - Libertador - Anchorena - Barrancas - San Isidro - Punta Chica - Marina Nueva - San Fernando - Canal San Bernardo – Delta. Y la frecuencia es cada 10 minutos.

Las formaciones están compuestas por 9 trenes con 2 coches cada uno y con una capacidad para 200 pasajeros. La velocidad que alcanza es de 35 km/h, cubriendo así los 15.4 kms. del recorrido.

Las estaciones que posee son las siguientes:

- **Maipú:** Se encuentra emplazada a una cuadra de la Quinta Presidencial de Olivos, al 2300 de la Avenida. Maipú, entre las calles Ramseyer y Marconi. Es la nueva estación cabecera del ramal y portada del complejo. Tiene un puente peatonal de 50 metros de largo y 16 de ancho que cruza sobre la Avenida. Maipú.
- **Borges:** La estación esta ubicada en Catamarca y Ricardo Gutiérrez, zona residencial de Olivos. La arquitectura, a través de pérgolas y glorietas, comunica el andén con la plaza de Olivos y del antiguo cine York, y junto con la oferta comercial, consolida una atmósfera que da unidad al conjunto.
- **Libertador:** Sobre la Avenida Libertador, haciendo cruce con la traza, a 400 metros del Puerto de Olivos y a 600 de la estación del mismo nombre del ferrocarril Mitre. La antigua usina del ferrocarril es reciclada e incorporada al nuevo edificio en la acera opuesta. Las dos construcciones están comunicadas por un puente vidriado que cruza la avenida y unifica el conjunto.
- **Anchorena:** Esta sobre el Río de la Plata en San Isidro, a la altura de la calle Paraná. Posee varias alternativas de esparcimiento relacionadas con el aire libre, como el principal objetivo.
- **Barrancas:** Se encuentra sobre el Río de la Plata y la calle Perú, en el partido de San Isidro. Es escenario de actividades culturales.
- **San Isidro:** Esta estación esta junto a la plaza y la Catedral, próxima al puerto de San Isidro y rodeada de las calles Lasalle, Del Barco Centenera, Mendoza y Primera Junta. Plazas, pérgolas y galerías recrean un pequeño casco urbano, acorde con el estilo arquitectónico de San Isidro. El diseño propone un equilibrio entre la actividad recreativa y la cotidiana, concretando su integración al medio. La vieja estación se

restauro y ha sido jerarquizada, mientras que la importante propuesta comercial queda contenida, sin avanzar sobre el paisaje.

- **Punta Chica:** Situada en Uruguay y Pedro de Mendoza, en San Fernando. El desarrollo está orientado hacia el público joven que nuclea los colegios de la zona.
- **Marina Nueva:** Se ubica entre Punta Chica y San Fernando, próxima al Río Luján. Es una de las estaciones nuevas y esta bordeada por clubes náuticos con áreas destinadas a vivienda permanente.
- **San Fernando:** Se encuentra en Rosario y Sarmiento, frente al club Náutico San Fernando.
- **Canal San Fernando:** En este caso la estación está en Almirante Brown e Italia, en San Fernando, sobre el Río Luján. Esta dedicada al mantenimiento ferroviario y es sede del Puesto Central de Operaciones.
- **Delta:** Los ríos Tigre y Luján, el arroyo Patiño y la traza ferroviaria delimitan las 15 Hs de la estación terminal del Tren de la Costa. La vegetación, río, embarcaciones, actividades deportivas y propias de la zona, constituyen su importante marco. Su proximidad con el ramal a Tigre, de la Autopista Panamericana facilita el acceso de vehículos. Posee parking, dársena con un espejo de agua de 8.500 m², fuentes, esparcimiento, espectáculos y ribera sobre dos ríos. La propuesta se define como “recreación para todo el día”.

➤ **3-4-8 TREN ECOLÓGICO DE LA SELVA:**

Es tren ecológico es el medio de transporte para los visitantes dentro del área Cataratas del Parque Nacional Iguazú, cerca de Puerto Iguazú, que les permite el desplazamiento desde el Centro de Visitantes hasta la Estación Cataratas y la Estación Garganta (en plena Garganta del Diablo⁴⁸). El recorrido que realiza es de 7 km.

A partir de julio de 2001 comenzó a rodar este tren y en estos días se ha convertido en uno de los paseos más novedosos.

Se denomina tren ecológico ya que se selecciona una formación propulsada a gas licuado, para lograr un bajo impacto ambiental. Los objetivos puntuales de la elección eran:

- No dañar el ecosistema del Parque, evitando así la circulación de gran cantidad de vehículos que producen contaminación por eliminación de residuos de combustible.
- Permitir un mayor contacto con la naturaleza y la contemplación del paisaje a partir de los vagones abiertos.
- Minimizar los daños causados con el atropellamiento de animales, que ocurre cuando circulan muchos vehículos.
- Debido a la velocidad que no supera los 20 kilómetros por hora, genera menor ruido y produce de esta manera una perturbación nula del medio ambiente.

⁴⁸ Salto más importante de las Cataratas del Iguazú, y se produce desde los 60 m de altura.

Es un tren de trocha angosta, con una capacidad de transporte que oscila entre 120 a 150 pasajeros en total y posee tres vagones con capacidad para cuarenta personas sentadas cada uno. También tiene en cada uno de sus vagones facilidades para personas discapacitadas.

El tren fue traído especialmente de Inglaterra donde fue diseñado por la empresa Alan Keef Ltd, la cual es una compañía especialista en trenes de paseo que ha construido máquinas para parques de Asia y Europa. Por otro lado, hay que recalcar que fue Ideado exclusivamente para este parque, con un diseño que tiene en cuenta las características especiales del clima y la frondosa naturaleza que lo rodea. Es abierto para que el visitante tome contacto directo con el medio ambiente y viva la experiencia de un paseo en medio de la selva, percibiendo los aromas, las variaciones climáticas y los sonidos del monte.

El tendido bordea el río, recorriendo el típico paisaje Selvático durante unos 20' hasta llegar al pie de la pasarela. La Estación Circuitos se encuentra a 1,5 Km de la Estación Central y es la que permite recorrer tanto el circuito superior como el inferior y la Estación Garganta del Diablo, la última del recorrido, es la que posibilita el ingreso a la pasarela que va al Mirador Garganta del Diablo.

Posee tres estaciones:

- **Estación Central:** A través de la cual se accede a los trenes que van a la Estación Cataratas y a la Estación Garganta. Dispone de sanitarios, sala de primeros auxilios, oficinas de Guarda parques y un área comercial con una cafetería y un kiosco.
- **Estación Cataratas:** En esta estación comienzan y confluyen los senderos que comunican a los Circuitos Inferior, Superior y el Sendero Verde. Funciona como un centro de distribución con una plazoleta, un área de descanso y servicios de comidas rápidas y sanitarios.
- **Estación Garganta del Diablo:** Desde aquí se accede a la pasarela Garganta del Diablo. Posee una plazoleta de distribución con servicios sanitarios y un local de comidas rápidas.

El Tren de las Cataratas está incluido en el ambicioso proyecto encarado hace algunos años por capitales privados agrupados en el consorcio Carlos Enríquez, con miras a explotar servicios en el Parque Nacional del Iguazú. Y entre los trabajos realizados pueden citarse la reparación de las pasarelas para visitantes en sus sectores inferior y superior, la construcción de un centro de atención a los visitantes, una playa de estacionamiento, el Museo Vivo de Interpretación de la Naturaleza, el portal de acceso, los sanitarios y hasta senderos y plataformas destinados al desplazamiento de los discapacitados, que permiten la circulación de sillas de ruedas, con desniveles menos pronunciados.

➤ **3-4-9 TREN DE LAS NUBES:**

El famoso "Tren de las Nubes" representa una obra magnífica de ingeniería que nos permite llegar hasta los 4.200 m de altura sobre el nivel del mar.

El trazado fue construido entre los años 1923 cuando se instaló el campamento ferroviario en Campo Quijano, y 1948, año en que se inauguró oficialmente el ramal C-14, del Ferrocarril General Belgrano. Fue diseñado por el ingeniero Richard Fontaine Maury a quien le impusieron determinadas normas para realizar el trazado. Por ejemplo debía salvar pendientes que no excedieran el 2.5 % de desnivel, según estipulaciones de la empresa contratista, para que las vías a Chile fueran comercialmente explotables. Para lograr esto el

ingeniero Maury tuvo que realizar un trazado de zigzags y de rulos, cuyos radios superan los 120 metros.

Según la bibliografía utilizada, es por el año 1963 donde se gestó la idea de hacer correr un tren turístico. Uno de los propulsores fue el periodista salteño Milenco Juan Jurcich, pero el entusiasmo de algunos particulares no bastaba para dar vía libre al proyecto. Entre los altos funcionarios que apoyaban la idea figuraban Caludio René Álvarez y Oscar Gómez, de la Superintendencia Comercial del Ferrocarril Belgrano, de Salta, y el Ingeniero Moisés Costello, coordinador de la Zona Norte del Ferrocarril Belgrano. El 16 de junio de 1972 se hizo correr un primer convoy en forma experimental, con la decisión de que el viaje fuera condicional o a demanda. Tan pocos eran los viajeros en la década del setenta que el Ferrocarril Belgrano estuvo a punto de suspender el servicio, como las agencias de turismo de Salta no recibían ninguna bonificación, le recomendaban a los visitantes sus propios programas en ómnibus. Recién para 1976 un artículo publicado en la revista *Autoclub* por el periodista Federico B. Kirbus, bajo el título "A las Nubes en un Tren", hizo que los turistas que visitaban Salta comenzaran a interesarse por el tren panorámico.

Lo que en los folletos turísticos figura como "Tren a las Nubes", para el Ferrocarril Belgrano es el convoy 809 al subir, y el 810 al bajar. El recorrido se llama, en la jerga ferroviaria, "Salta-Kilómetro 1350".

Su recorrido parte de la estación del ferrocarril Gral. Belgrano en la ciudad de Salta, localizado a 1187 metros sobre el nivel del mar y va atravesando el valle de Lerma, para introducirse en la Quebrada del Toro y de esta manera llegar hasta la Puna. Para eso atraviesa vertiginosas montañas de la Cordillera de los Andes entre espectaculares paisajes y, a su vez, atraviesa 29 puentes, 21 túneles, 13 viaductos, 2 "rulos" y 2 zig-zags. Debido a su gran altura, muchas veces pueden apreciarse nubes debajo de los puentes o en las laderas.

El "Tren a las Nubes" recibió su nombre gracias a un periodista del diario *Clarín*⁴⁹, Emilio Petcoff, cuando escribió el breve guión para un documental en colores en la década del setenta. El documental tenía una escena donde había una locomotora negra que estaba detenida sobre el viaducto La Polvorilla y largaba dos enormes chorros de vapor blanco que contrastaban con el azul del cielo.

El punto final del recorrido es el kilómetro 1350 donde se encuentra el viaducto La Polvorilla de 224 metros de longitud por 63 de altura. Es el más elevado de toda la línea del convoy, a 4200 metros sobre el nivel del mar y uno de los más importantes del mundo por sus características.

Su recorrido dura aproximadamente 15 horas ida y vuelta, partiendo a las 7.10 de la mañana y regresando a las 21.50 horas. La velocidad promedio a la que llega es de 30.6 Km. por hora aproximadamente, y un recorrido total de 434 Km. (217 ida y 217 vuelta).

El viaje se desarrolla sin detenciones hasta la estación Mina Concordia en donde no se les permite a los pasajeros descender del tren, y es aprovechado por los lugareños para vender sus productos típicos, a través de las ventanillas del tren.

Luego circula hasta el viaducto La Polvorilla donde alcanza la altura máxima de 4220 m.s.n.m. y hasta allí recorre 217 Km. realizando la primer parada que dura 20 minutos.

Luego se vuelve a detener en San Antonio de los Cobres ,3.774 m.s.n.m., aquí también se puede bajar para asistir al tradicional izamiento de la bandera y canto del Himno Nacional. Estos minutos son aprovechados por la locomotora para circular hasta el Triángulo de los Patos, para invertir el sentido de la marcha y continuar con la trompa corta hacia

⁴⁹ Periódico de publicación diaria en la Republica Argentina

delante. Desde allí regresa sin detención a Salta, y el viaje es acompañado por la proyección de películas y documentales.

La formación actual del tren cuenta con 7 coches (con calefacción) para pasajeros, un coche restaurante, snack-bar, coche panorámico y está equipado con cabina de telecomunicaciones (radioteléfono), estafeta postal, cabina de audio, espectáculos folklóricos, consultorio médico, audio, video y guías bilingües. La capacidad es de 500 pasajeros y 16 tripulantes. Es para destacar que el conjunto del convoy pesa 453 toneladas pero, debido a rozamientos adicionales como los dínamos, hay que hacer fuerza como para mover setecientas toneladas a fin de que el tren suba. En las rampas más empinadas, cuando hay curvas y además los rieles están mojados, la locomotora llega a su límite.

Con el tiempo y debido a la constante demanda de pasajes, ha ido creciendo el número de vagones del tren. Sin embargo, ya no puede aumentarse más porque ha llegado al límite de la capacidad de tracción de la locomotora diésel eléctrica que lo arrastra. No hay que olvidar que la pendiente en subida es casi invariablemente de un veinticinco por mil, esto significa que por cada cien metros lineales que recorre, asciende 2,50 metros.

Cabe aclarar que cuando se halla suspendido el "Tren a las Nubes", se realiza una excursión en ómnibus de turismo hasta San Antonio de los Cobres, que incluye la visita a las ruinas precolombinas de Santa Rosa de Tastil. Partiendo a las 7 de la mañana y regresando a las 9 de la noche.

3-5 TRENES TURÍSTICOS EN EL MUNDO:

Si bien en el mundo entero existe una gran cantidad de Trenes Turísticos, se han seleccionado solo algunos, a título de ejemplo, para el presente trabajo. Cabe aclarar que la selección fue realizada de manera aleatoria, excepto, por supuesto en el caso del Orient-Express, que es uno de los más famosos a nivel mundial.

❖ 3-5-1 AL ANDALUS EXPRESO:

El "Al Andalus" es un tren de época, que perdura en el tiempo gracias a iniciativas de personas amantes del ferrocarril que han sabido mantener intacto este lujoso hotel rodante. Permite un viaje en el tiempo a través de los siglos, su historia y su cultura, sin perder el más mínimo detalle del paisaje recorrido, disfrutando de todas las comodidades a bordo del más moderno de los trenes.

Un detalle para resaltar es que autobuses privados de lujo acompañan al tren durante los circuitos y serán los que les transporten a las visitas, restaurantes, espectáculos.

En su interior se combina la decoración y gastronomía, que le permite al viajero atravesar un túnel del tiempo hasta el llegar al "glamour" de la Belle Époque⁵⁰.

El tren ha sido completamente restaurado, manteniendo su decoración original y añadiéndole el confort de los trenes modernos. Todos los coches están equipados de aire

⁵⁰ Periodo de tiempo comprendido entre los años 1890 y 1914 en Francia. Expresión que surgió al término de la Primera Guerra Mundial para calificar como 'edad de oro' a la época inmediatamente anterior a la guerra. Expresó la reacción de los que añoraban el pasado ante los horrores del primer conflicto mundial.

acondicionado y calefacción. Recientemente y con el fin de mejorar el espacio y confort de los pasajeros, se han renovado los coches camas incorporando baño y ducha en todas las habitaciones.

Esta compuesto de catorce coches: un coche Cocina, dos coches Restaurante (Alhambra y Gibralfaro), un coche Bar (Giralda), un coche Salón y de Juegos (Medina Azahara), siete coches cama, un coche de personal y un furgón generador.

- ✓ **NUEVOS COCHES GAMA CLUB:** Los 7 coches cama son de lujo y 5 de ellos fueron construidos en Francia en 1929. Los coches son los mismos que utilizaba la Monarquía Británica para sus desplazamientos vacacionales desde Caláis hasta la Costa Azul. Sus "Cabinas Club" constan de dos camas bajas, o se puede elegir una de las cinco Cabinas Club con cama de matrimonio, por supuesto que todas con ducha y baño privado. Durante el día ambas camas se pliegan transformándose en sofás, dejando un amplio espacio. La cabina también dispone de maletero, armario, cajones para ropa y su propia caja fuerte. Las cabinas Club, están climatizadas y disponen de un regulador de temperatura en varios grados y posiciones, así como calefacción. La dimensiones promedios son: Ancho: 1,90, Largo: 3,55 (incluido baño) y Alto: 2,35.
- ✓ **MEDINA AZAHARA:** Es un modelo WR-3562, construido por la Naval en Bilbao, en el año 1930, con la función de coche restaurante. Durante muchos años desempeño esta misión, enganchado a los trenes de mayor alcurnia. En 1985 fue reconstruido y restaurado con todo lujo de materiales, para ser usado como vagón recreativo.
- ✓ **ALAMBRA:** Modelo WR-3579, es el Coche-restaurante construido en 1929 en Charantaises, (Francia), que llevo a España en el año 1941. Fue reconstruido en 1985 para el AL ANDALUS, otra vez en 1988 sufre una nueva remodelación interior.
- ✓ **GIBRALFARO:** Este es un modelo WR-3395, que se construyo en Gran Bretaña por la firma Metropolitan en el año 1929 y fue transferido a España inmediatamente después. En 1985 y 1988 fue sometido a las mismas modificaciones que el Alhambra. Tambien es otro coche- restaurante.
- ✓ **GIRALDA:** Modelo WR-3582. Este es un antiguo coche-restaurante de Wagons-Lits, construido en Francia en 1928 para los trenes de lujo, que llegó a España en 1941 y fue reconstruido en 1985 para su integración a este tren turístico. Se ha modificado su decoración, interior y exterior. Es el famoso coche-bar.

A bordo del tren están a disposición con solo solicitarlo a una de las azafatas, juegos, folletos, DVD, revistas, sobres, kit de primeros auxilios, secador y plancha.

Junto a los maravillosos paisajes naturales, monumentos y representaciones artísticas que se pueden disfrutar durante el viaje, sobresale especialmente el amplio abanico culinario que, tanto a bordo del tren o en una selección de los mejores restaurantes de las localidades que se visitan, se puede disfrutar. Con el Al Andalus se puede realizar un interesante viaje por la gastronomía Andaluza y cómo no, por sus vinos finos y olorosos de renombre universal. La restauración de todo el viaje se realiza en cada establecimiento o a bordo del tren, con menús previamente concertados, con elección del plato principal. Todos los desayunos, cocktail de bienvenida, primera comida y tres cenas son a bordo del tren. El resto de las comidas y cenas, como se menciona anteriormente, son en restaurantes especialmente seleccionados para este viaje

Para complementar el viaje a bordo se ofrecen dos alternativas, para disfrutar Madrid y Sevilla:

- ♦ **MADRID:** Traslado privado de llegada. Hospedaje en el hotel “Gran Meliá Fénix”, de cinco estrellas.
- ♦ **SEVILLA:** Traslado Y hospedaje en el Hotel Vincci La Rábida (cuatro estrellas). Con una visita panorámica de la ciudad, donde se pueden recorrer lo más importante de Sevilla: zona de las Exposiciones, Plaza de España, Barrio de Santa Cruz y visita a la Catedral.

El total de personal a bordo es de más de 20 personas. Durante todo el recorrido por Andalucía, se estará acompañado y cuidado por el selecto personal: una jefa de a bordo, azafatas, músicos, técnicos de mantenimiento, maitre, cocineros, camareras, y personal de limpieza.

Para los servicios de Recepción en Estaciones, maleteros, traslados a restaurantes, visitas y excursiones, etc., existe un otro equipo altamente cualificado de un mínimo de 22 personas entre los cuales se pueden encontrar: dos maleteros, dos conductores de autobús, tres o cuatro guías locales en cada una de las ciudades que se visitan.

LOS PRECIOS INCLUYEN:

- Estancia de 6 días / 5 noches a bordo del AL ANDALUS EXPRESO.
- Todas las comidas mencionadas.
- Visitas con guías especializados y entradas a monumentos.
- Vino, agua y café en todas las comidas.
- Regalos a los clientes de sus zapatillas, albornoces⁵¹ y neceseres.
- Champanera en el camarote: con un excelente cava de bienvenida y en todo momento, con una botella de agua mineral en hielo.
- Traslado en calesa⁵² (desde un punto determinado) al restaurante para la cena formal de despedida en Sevilla.
- Detalle diario de buenas noches.
- Barra libre durante el recorrido en el tren (exceptuando vinos de reserva y bebidas de importación).
- Posibilidad de elección del segundo plato, en todos los almuerzos y cenas.
- Tablao andaluz típico granadino con vista nocturna a Granada explicada desde su mirador.
- Servicio de recepción a bordo 24:00 hrs.
- Garantía de guías acompañantes en inglés, francés, alemán y español.
- Animación musical: música en vivo y en directo.

⁵¹ Especie de capa con capucha.

⁵² Coche de caja abierta por delante.

❖ **3-5-2 TREN DE VAPOR A LAS CATARATAS VICTORIA:**

En Bulawayo se encuentra una de las principales encrucijadas ferroviarias del sur de África. Esta ciudad, que es la segunda en importancia de Zimbabwe, puede definirse como “el último bastión del vapor en el continente africano” y posee un aire colonial rodeado por el sonido de los trenes.

En los alrededores de zona hay una serie de lugares para visitar, como por ejemplo una reserva de caza. Pero para aquellos que les gusta el ferrocarril hay una la estación y el depósito de Bulawayo. Si bien Zimbabwe tiene una flota de locomotoras diesel cada vez más numerosa, Bulawayo todavía alberga 60 ó 70 locomotoras de vapor. Son máquinas Beyer-Garrat articuladas, que tienen grandes calderas montadas a caballo entre dos conjuntos de ruedas motrices, lo que les proporciona más potencia y la flexibilidad necesaria en rutas tan tortuosas, algunas de las cuales prestan servicio desde Bulawayo. Se las puede ver al amanecer sobre la gran plataforma giratoria que las encamina a las vías para iniciar su trabajo cotidiano.

Desde Bulawayo, las líneas del Ferrocarril Nacional de Zimbabwe (NRZ), con un ancho de vía de 1.070 mm, se extienden en cuatro direcciones:

- ✓ al Oeste hacia Botswana
- ✓ al Sur hacia la República Sudafricana
- ✓ al Este hacia la capital, Harare
- ✓ al Noroeste hacia el río Zambeze

En la ruta Noroeste las Cataratas Victoria marcan la frontera con Zambia, y el trayecto hasta ellas desde Bulawayo sigue siendo una de las rutas ferroviarias más importantes del sur de África. La excursión recorre 475 kilómetros de vía que cruza bosques y sabanas, bordeando el Parque Nacional de Hwange⁵³. La jornada finaliza con un corto paseo hasta las propias Cataratas.

Se puede elegir entre dos servicios:

- ✓ El regular de NRZ, que sale todas las días de Bulawayo a las 7 de la tarde y llega a Victoria al día siguiente temprano. Generalmente el tren se compone de 12 coches y es arrastrado por una moderna locomotora diesel. Los coches están pintados en color teca y crema, a menudo con techos decorados e interiores con paneles de madera, y los laterales tienen el escudo de NRZ.

⁵³ Area natural protegida perteneciente a Zimbabwe. Fue fundada en 1929, y con 14.620 km² de superficie, la mayor del país, está situada en el noroeste del país, junto a la frontera con Botsuana. Su suelo no es apto para la agricultura, puesto que la precipitación media anual es inferior a los 650 mm; por tal motivo, el parque se creó tan sólo con fines turísticos, dada su localización en el camino a las cataratas Victoria. Posee unas 60 cubetas o depresiones bombeando agua del subsuelo, lo cual atrae a los animales. Entre mayo y octubre, la estación seca en la zona, acuden al parque grandes manadas de elefantes, así como más de cien especies de mamíferos y más de 400 especies de aves. Es la única zona protegida donde vive un gran número de ejemplares de hienas pardas y de órix de El Cabo. En este parque hay, también más perros cazadores que en cualquier otra parte de África. El lugar fue antiguo hogar del pueblo san, cuya vida nómada le ha permitido sobrevivir, pese a la escasez de recursos hídricos. En su tiempo, parte de este territorio también fue un coto de caza real de los ndebele (o matabele).

- ✓ El otro servicio está organizado por Rail Safaris Company y forma parte del programa de excursiones con locomotoras de vapor de esta compañía. Recorre lentamente la línea de las cataratas desde Bulawayo. Generalmente hay dos o tres excelentes coches salón, en la cola de unos buenos trenes regulares, donde los viajeros pueden pasar una jornada muy agradable recordando los viejos tiempos del vapor.

Cualquiera de las dos opciones que se elija, lo primero que puede verse es el depósito de grandes máquinas, que se encuentra a un kilómetro de la estación de Bulawayo. Un poco después está el cruce donde la línea de Botswana, se desvía hacia la izquierda, y enseguida aparece otra bifurcación en la que la ruta de Zambia abandona la doble vía hacia Harare, y se aleja en su carril único en dirección norte, dejando atrás la ciudad. Cuando se hace de noche, el tren comienza a rodar hacia el norte a través de arbustos y matorrales; en ese momento. Ya durante la noche, el tren cubre un interesante tramo de la línea entre los pueblos de Gwaai y Dete. La recta de Dete, la más larga del trazado ferroviario de toda África (112 km), conforma la frontera este del Parque Nacional Hwange.

Un aspecto del ferrocarril de Zimbabwe es la hospitalidad del maquinista y de los fogoneros de NRZ. Las autoridades de Zimbabwe, obsequian a los visitantes países que les permiten viajar con el maquinista.

Tras sobrepasar el Parque Nacional de Hwange la ruta describe una curva tras otra mientras atraviesa una serie de colinas, hasta llegar a un punto muy aislado denominado Thomson Junction. El tren nocturno llega aquí al amanecer y la dotación cambia durante la parada. Thomson Junction es el lugar donde el tráfico pesado de las minas de carbón de Hwange se une a la línea principal.

Cabe destacar que además de las actividades de las Garratt de NRZ, que soportan el tráfico de ese mineral hacia el sur, también atraen a un continuo flujo de viajeros que son amantes del vapor hasta el cercano Baobab Hotel, con su ambiente muy cosmopolita.

En el tramo final del viaje la línea recorre una zona de bosques que puede contemplarse al amanecer. En el tren, el café está servido y los madrugadores pueden abrir las ventanillas y mirar tranquilamente como corren entre los árboles las cebras, antílopes y otros animales salvajes.

La llegada a la cataratas está anunciada por nubes de vapor de agua flotando en lo alto, sobre el río Zambeze. El ambiente eduardiano de la estación de las Cataratas Victoria proporciona un perfecto final al viaje desde Bulawayo. El pequeño municipio se extiende bajo los árboles a cada lado del ferrocarril, que discurre ladera abajo desde la estación hacia el gran puente sobre la garganta del Zambeze, llevando las mercancías hasta Zambia. Este puente ferroviario posee un arco de 122 metros, sobre las agitadas aguas. El Zambeze tiene aquí más de un kilómetro de ancho y sus aguas caen sobre una pared de más de 92 metros de alto.

❖ **3-5-3 EL TREN DE NILAGIRI:**

El tren de Nilagiri realiza un espectacular ascenso hasta Ooty, conocida como "la reina de las estaciones de alta montaña de la India".

Este tren sube los 46 kilómetros desde el cruce de Mettupalaiyam hasta la estación de alta montaña de Ootacamund, en los Nilagiri. A lo largo de la línea costera india que bordea el mar arábico se encuentra una cordillera, la de Ghats. Esta sierra culmina en su

punto más meridional en una hilera de altas montañas que llegan a los 2.550 metros: son las Nilagiri o Montañas Azules, empinadas, muy arboladas y propensas a los corrimientos de tierra en la estación de las lluvias.

Durante el calor estival, el gobierno del imperio y el de provincias, con sus séquitos, se trasladaban hacia las frescas cumbres, y en ese momento era cuando las estaciones de alta montaña gozaban de una población flotante desproporcionada a su tamaño. Así como, con la llegada de las temperaturas, la clase dirigente de Calcuta se iba a Darjeeling y la corte del Virrey se trasladaba de Dheli a Simla el gobierno de Madrás se iba a Ootacamund, lugar al que los ingleses llamaron durante generaciones Ooty, ya que estaba muy bien ubicada en la altiplanicie, entre las cumbres, cuando el ferrocarril llegó hasta allí, en 1908. Aún hoy día, Ootacamund es algo más que un tranquilo lugar de veraneo y una ciudad comercial, pues todavía atrae a un buen número de visitantes de Madrás y otros lugares.

El viajero que empieza hoy su ruta desde Madrás con destino a Ootacamund tiene que tomar el Expreso de Nilagiri. Este es uno de los mejores servicios de los ferrocarriles del sur de la India (S.R.: Southern Railway): rápido, sin aglomeraciones, limpio y puntual. Tiene tracción eléctrica y sus coches están pintados de color azul oscuro. Partiendo de la estación, de vía ancha, Central de Madrás de alrededor de las nueve de la noche se dirige hacia el oeste cruzando la península de noche en la línea principal del sur, que tiene un ancho de vía de 1,67 m. Al amanecer del día siguiente, el Expreso de Nilagiri, arrastrado ahora por una locomotora diesel y habiendo dejando la línea principal, recorre los últimos 33,7 km. de vía ancha de su ruta en el ramal de Coimbatore a Mettupalaiyam, para acabar en el desvío con el ancho métrico del ferrocarril de cremallera de Ootacamund.

En la última etapa del recorrido en el interior de Mettupalaiyam se pueden ver claramente las montañas de Nilagiri, una gran muralla verde sobre el horizonte. Hace diez años esta etapa del viaje tenía como atractivo añadido que el tren era arrastrado por una locomotora de vapor, una Pacific WP. Desde entonces la Southern Railway ha dejado la tracción vapor en la vía ancha (aunque, en la red de ancho métrico de la SR, aún hoy día se puede ver un buen número de locomotoras de vapor en las ruta que cruzan el país).

El intercambio de Mettupalaiyam, con el expreso de vía ancha a un lado del andén y el tren de vapor de Ootacamund al otro lado, tiene un aire de época, con sus edificios victorianos en medio de la plataforma central. El servicio de ancho métrico consta de cuatro o cinco coches, con un aspecto totalmente de época, pintados con un distintivo azul y crema.

Como es frecuente en los trenes de cremallera, la locomotora empuja desde el final del tren. La primera clase y las mejores vistas están en el coche con mirador que va en cabeza.

En Mettupalaiyam se puede ver desde el andén el modesto depósito de la locomotora rodeado de árboles, mientras tanto los pasajeros se instalan en sus compartimentos preparados para el viaje de cuatro horas y media. El tren parte a la 7:45 de la mañana. En los primeros dos o tres kilómetros, la línea sigue un camino completamente recto y nivelado, a través de bosques, con un cruce de carretera controlado por algunos semáforos. Enfrente se ven las montañas cada vez más claras y de mayor tamaño. Se hace una pausa en Kallar, al pie de las montañas. A partir de aquí se atraviesa un valle en el interior de las montañas, entre medio de una espesa vegetación boscosa. La vía sube una rampa de 125 milésimas por metro durante largos tramos, mientras que la locomotora (impulsada por cuatro cilindros y con el engranaje de cremallera) sube cuesta arriba haciendo un ruido tremendo.

Durante las dos primeras horas de la ascensión, el tren hace varias paradas en los apeaderos de la ladera. Estas paradas permiten que los viajeros estiren las piernas, admiren el extenso panorama del sur de la India que se aprecia desde la ladera, y que recorran los puestos de venta de té. Los apeaderos de este tramo de la línea tienen un particular toque inglés: Runnymede, Hillgrove y Glendale.

A medida que el tren va ganando altura la vegetación desaparece y en los alrededores de Glendale surgen, a cada lado del valle, las terrazas de los pulcros campos de té. Desde el mirador del puente de Glendale se puede ver cómo el tren sube cuesta arriba durante media hora o más.

El tren de Ootacamund cruza el viaducto de Glendale y continúa serpenteando por un sinuoso tramo de la línea. Después, tras subir la última pendiente junto a la carretera principal, y tras un paso a nivel se ingresa en la estación de Coonoor, una ciudad de alta montaña bastante grande, con una parada de 15 minutos. Ya en Coonoor el tren ha ascendido a 2.100 metros y a partir de aca las rampas son menos pronunciadas. También comienza a notarse el ambiente seco y vigoroso de la meseta, perfumado con el aroma de los pinos y de los eucaliptos, tan diferentes al de las llanuras indias.

La salida del tren se anuncia con el tintineo de una campana inusual: se trata de una barra de hierro que golpea los restos dentados del mecanismo de cremallera de una de las locomotoras. El tren da marcha atrás lentamente saliendo de la línea de circulación. A los diez minutos de la salida llega a Wellington, una estación militar. La estación de Ketti está situada en una arboleda de eucaliptos, en pleno campo. El servicio Mettupalaiyam - Ootacamund es directo. Entre Ketti y Ootacamund el ferrocarril cruza nuevamente peñascos y arboledas, rodea el lago navegable. Pero en el andén no dice Ootacamund, sino Udagamandalam, este es el nombre de la ciudad en lengua tamil, pero aunque se trata del nombre oficial, el lugar es conocido comúnmente por Ootacamund.

Hoy en día el ferrocarril sigue siendo la mejor manera de subir a la estación de alta montaña. En la carretera puede leerse: "Está rigurosamente prohibido dormir mientras se conduce".

❖ **3-5-4 EL ORIENT EXPRESS:**

Este famosísimo tren que llegó a ser sinónimo de lujo, romance e intriga, realiza el recorrido de París a Estambul. Su lista de pasajeros estaba repleta de ricos y famosos, y cientos de personas deseaban viajar en "el Tren de los Reyes y el Rey de los Trenes" .

En el año 1883 se vio por primera vez la locomotora Est 2-4-0, N° 505, al frente del tren más lujoso que se había visto en Europa. En ese momento el Orient Express estaba a punto de iniciar su viaje inaugural a Constantinopla (llamada así hasta 1930 y en la actualidad conocida como Estambul). El convoy estaba compuesto por dos coches cama de 20 cabinas con literas, las cuales durante el día se convertían en salones, y un coche restaurante que estaba situado entre el furgón del personal del tren y el furgón de equipajes. Pero en este tren lo importante no era la cantidad, sino la calidad, todo era del más alto nivel. Las paredes de los coches eran de madera de teca, nogal y caoba. La tapicería estaba repujada en oro, las sábanas eran de seda; los sanitarios, de mármol; las copas, de cristal y la cubertería, de plata. Los coches tenían gruesas alfombras, estaban aislados y dotados de iluminación a gas, calefacción central y agua caliente.

Todo era perfecto y de la misma manera en que lo había proyectado Georges Nagelmackers⁵⁴. Cuando regreso, ya traía con si, el sueño de poner en marcha un servicio transcontinental por Europa, pero que fuera incomparablemente lujoso. Formó su propia empresa ferroviaria, La Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

El tren partió hacia el este cruzando Estrasburgo, Viena y Budapest, siendo recibido en las estaciones de su recorrido con bandas de música y comités de recepción locales. En Sinaia, en las montañas que hay más allá de Bucarest, el rey rumano invitó a los pasajeros a su nuevo palacio de verano. Nuevamente los pasajeros en el tren, viajaron toda la noche hasta el río Danubio. Aún tenían que pasar seis años para que hubiera las suficientes vías y puentes que permitieran ir directamente de París a Constantinopla, de modo que los viajeros tuvieron que cruzar, hasta el lado búlgaro, el río en ferry. Desde allí, los ferrocarriles austriacos los llevaron hasta el puerto de Varna, en el mar Negro, donde un barco les condujo a la capital otomana. Con la apertura de una ruta ferroviaria directa hasta el Bósforo, los viajeros del Orient Express podían pasar los tres días que duraba el viaje de 2.900 kilómetros hasta Constantinopla rodeados de un lujo ininterrumpido. En 1905 el tren estaba en su mayor auge. Después, en 1906, con la apertura del túnel Simplon que une Suiza e Italia, surgió un nuevo y lujoso tren, el Simplon, de París a Venecia a través de Lausana y Milán. Tras la Primera Guerra Mundial, se decidió ampliar la ruta hasta Constantinopla y entró en servicio otro gran tren expreso, el Simplon Express.

Desde los inicios el Orient Express había atraído a una clientela de la alta esfera social, monarcas, príncipes y sultanes formaban parte de sus pasajeros. También viajaban jefes de estado, diplomáticos, contrabandistas, agentes secretos, traficantes de armas, vividores, marajás, magnates de las finanzas y altos cargos militares, entre muchos mas. Debido a ese contexto de misterio y grandeza que rodeaba a este tren eran muchos los escritores que se acercaban a este y que narraron el encanto del legendario tren en algunas de sus obras, tal es el caso de Agatha Christie⁵⁵ y Graham Greene⁵⁶.

Se puede decir que el Orient Express ha tenido una vida más larga en la ficción que en la realidad. Puesto que su momento decisivo fue la II Guerra Mundial, la cual acabó con los ferrocarriles europeos y causó graves daños al material rodante de la Compagnie Internationale. Sin embargo, en noviembre de 1945 se volvió a abrir la ruta París-Estambul. Pero los tiempos no eran los mismos y con la llegada de la guerra fría a Europa, los controles fronterizos eran cada vez más lentos y tediosos. El ambiente selectivo también decayó, puesto que a fin de competir con la creciente popularidad de los viajes en avión, se introdujeron medidas de recortes presupuestarios: muchos de los coches cama fueron

⁵⁴ Hijo de un financiero belga, que visitó Estados Unidos en 1869 y quedó altamente impresionado por el trabajo del pionero norteamericano del ferrocarril, George Mortimer Pullman. Con la construcción de coches con asientos transformables en literas, Pullman había revolucionado el transporte ferroviario americano.

⁵⁵ Nació en 1891 y falleció en 1976, novelista inglesa, prolífica escritora de novelas policíacas. Nació en Torquay. *El misterioso caso de Styles* (1920) inauguró su carrera. Sus relatos se caracterizan por los sorprendentes desenlaces y por la creación de dos originales detectives: Hercules Poirot y Miss Marple. Poirot es el héroe de la mayor parte de sus novelas. En 1971 fue condecorada con la Orden del Imperio Británico.

⁵⁶ (1904-1991), novelista inglés cuya obra refleja los conflictos espirituales de un mundo en decadencia.

reemplazados por coches estándar y se retiraron los coches directos y los coches restaurante. A pesar de esto recién en 1977 hizo su último viaje.

A finales del '77, el material rodante se presentó a subasta y entre los compradores se encontraba un magnate americano llamado James Sherwood. Muy pronto y bajo su dirección se renovaron unos cuantos coches y se recreó el tren dando lugar al Venice Simplon Orient Express. En 1982, esos coches pasaron de ser el mas lujoso tren europeo en una atracción turística entre Londres y Venecia.

Hoy en día el recorrido parte de la estación Victoria. Tiene cuatro vagones de estilo modernista, donde los pasajeros pueden estar sentados en grandes sillones alrededor de mesitas. Tras una copa de bienvenida con champaña francés los camareros-mayordomos ofrecen el almuerzo.

La porcelana, las lámparas, las sillas y las mesas son reproducciones exactas a los tiempos gloriosos; el resto es todo original, desde el vagón hasta el sistema de calefacción y agua caliente, todavía alimentado con carbón. El tren también conserva la suspensión original.

El carruaje Ibis que es una pieza de museo fue construido en 1925 y es el más antiguo del Orient-Express, está decorado con medallones de marquetería que representan danzarinas de la Grecia antigua. En el coche contiguo, el Zena, se desarrolló buena parte de la película Asesinato en el Orient-Express.

Una vez en el puerto de Folkestone, hay que embarcarse en el Seacat, o «el overcraft para vehículos más rápido del mundo», como lo anuncian. Todos los pasajeros del Orient-Express tienen reservada una sección aparte del resto de los pasajeros.

En el puerto francés de Boulogne aguarda el nuevo convoy. Aquí, en vez de salones, hay compartimentos con incrustaciones de marquetería y dos literas superpuestas. Una vez aquí, la cena representa el primer gran acontecimiento del trayecto. Hay tres coches restaurante, cada uno con su propio estilo. Este convoy sigue hasta Venecia, pero el Orient-Express una vez al año (entre el 1 y el 6 de Septiembre) va de París a Estambul, las dos ciudades que unía el tren original.

Una vez arriba del Orient-Express se puede tomar un té, y preparase para el gran acontecimiento a bordo: la cena. Luego, los pasajeros se trasladan al vagón bar, donde un piano de cola ameniza la velada.

El desayuno se sirve en la cama y esta formado por jugo natural de naranja, dos rebanadas de plum cake, un bollo, un panecillo, mermelada de naranja inglesa, confitura de fresas francesa, miel italiana, café, leche y un ejemplar del International Herald Tribune. Ahora el recorrido atraviesa la gran llanura húngara, por donde se extienden campos de cereales, con algunas que otras casitas con tejados a dos o cuatro aguas.

Una vez que se llega a Budapest, los visitantes son trasladados al Hotel Intercontinental y tienen una visita por los escenarios clásicos del lugar.

Nuevamente en el tren, este sigue su recorrido llegando en la mañana a la ciudad de Sinaia y haciendo una parada para visitar el palacio Peles, lugar que visitaron los pasajeros del viaje inaugural del Orient-Express en 1883, justo cuando lo acababan de construir. Igualmente hay que recordar que Sinaia es un centro turístico que los rumanos muestran orgullosos. Si bien sus montañas no impresionan, tienen escenarios agradables, y mucha naturaleza en estado bruto.

Después de un corto trayecto se llega a Bucarest , donde se invita a los pasajeros a un almuerzo en el Athenée Palace Hilton Hotel. A media mañana se retoma el tren y cruzando el Danubio se entra en Bulgaria.

Al amanecer del sexto día, el tren entra en Turquía y enfila Tracia a buen ritmo, para entrar en el tramo final del viaje, con los tres días de permanencia en la ciudad de Estambul. El precio del viaje incluye compartimiento doble de coche-cama, las comidas, una noche de hotel en Budapest y otra en Bucarest, con visitas guiadas en las dos ciudades, y tres noches en Estambul, más vuelo de regreso a París.

Uno de los grandes atractivos del Orient-Express es la gran calidad de sus comidas. El día empieza con un delicioso y completo desayuno -café o té, bollos calientes, zumos y mermeladas-, servido en el compartimiento. El lugar del aperitivo es el coche-bar, donde esperan los cocktails que han hecho famoso a este tren. Las comidas y cenas, servidas en vajillas de porcelana, copas de cristal de Bohemia y cubertería de plata, constituyen uno de los grandes placeres del viaje. Los menús son variados y tienen el nivel de los mejores restaurantes franceses. La carta de vinos es completa y adecuada a los platos.

❖ **3-5-5 EL ESCALADOR DE LAS ROCOSAS:**

Desde su privatización en 1990, el Escalador de las Rocosas ha logrado atraer a un número cada vez mayor de pasajeros ansiosos de ver el espectacular paisaje del oeste de Canadá.

En Craigellachie, pueblo situado en la Columbia Británica, hay una placa en la que se puede leer: "Una única espiga de hierro soldada de este a oeste", la cual marca el lugar exacto donde se terminó el Canadian Pacific Railway. La inauguración fue en 1885 y le permitió a los canadienses atravesar su país de costa a costa, sin tener que recurrir a animales de carga y a expediciones. A partir de aca dondequiera que el ferrocarril situase un apartadero en su línea de vía única, surgía un pueblo.

En la vertiente oriental de las montañas Rocosas, el apartadero 29 se convirtió en la aldea de Banff. El ingeniero William Van Horne, vislumbró otra posibilidad para el ferrocarril: «Si no podemos exportar el paisaje», dijo, «tendremos que importar a los turistas». Así que, desde sus comienzos, el Canadian Pacific Railway (CPR) fue un medio para el transporte de mercancías con fines comerciales, un instrumento para el desarrollo y la colonización del Oeste y, finalmente, una atracción turística de primer orden.

En los primeros años del presente siglo, el Gobierno fusionó dos ferrocarriles para crear una segunda línea transcontinental, el Canadian National Railway (CNR), que siguió una ruta más septentrional a través de Edmonton, Jasper y el puerto de Yellowhead. Por otro lado, CPR se hizo cargo de un volumen cada vez mayor de tráfico, y en la década de los veinte desarrolló los "trenes de la seda", que traían el tejido desde Oriente y lo transportaban hasta el este de Canadá.

Se asignaron a algunos trenes coches panorámicos abiertos para el trayecto con pasajeros a través de las Rocosas, y en Banff se tendieron "vías verdes" (una serie de apartaderos particulares) para que la gente adinerada pudiera llevar sus propios coches de ferrocarril privados y alojarse en ellos mientras tomaban las aguas.

En 1955, el servicio transcontinental pasó a emplear la tracción diesel, con locomotoras aerodinámicas y coches de acero inoxidable.

El servicio directo principal desde Toronto y Montreal hasta Vancouver tardaba tres días y tres noches en atravesar el país; se llamaba The Canadian. La CNR introdujo en su

ruta un competitivo servicio diesel, llamado Super-Continental. A fines de los '70 los servicios principales de pasajeros canadienses se fusionaron en una única compañía ferroviaria denominada VÍA Rail Canadá, que explota los servicios de pasajeros de CPR y de CNR, aunque no es propietaria de las infraestructuras y sólo proporciona algunas de las dotaciones.

En poco tiempo la VÍA Rail Canadá sufrió graves pérdidas, hay que tener presente que los transcontinentales requieren varias dotaciones para cada viaje y, como las salidas eran diarias, siempre había en funcionamiento nueve trenes. Ante esta situación se cancelaron más del 40% de los servicios a partir de enero de 1990 y entre ellos los dos transcontinentales.

Se había creado un nuevo servicio, que era un tren turístico estival semanal, que no llevaba coches-cama; los pasajeros se alojaban por la noche en hoteles de Banff, Jasper o Kamloops, que tras la reducción experimentada por VÍA, pasó a manos privadas y en 1990 fue bautizado con el nombre de "Escalador de las Rocosas"; hoy en día está mejorado, cuenta con salidas más frecuentes, y es una de las excursiones organizadas de los circuitos turísticos de la zona.

La estación de Banff fue construida en 1910, pero en la actualidad sólo una pequeña parte de ella está realmente destinada al ferrocarril.

En sus primeros veranos, el Escalador de las Rocosas estaba formado por antiguos coches de VÍA de color azul y amarillo, encabezados por una locomotora diesel F-40PH alquilada, o por una propia, que en su día arrastraba trenes de mercancías en el ferrocarril de Santa Fe, con los llamativos colores distintivos de su antiguo propietario.

La línea deja Banff a través del valle del río Bow, manteniéndose a la derecha de su cauce a lo largo de 60 km, hasta la parada del lago Louise. Esta es una tierra de osos, de ríos bravos, bosques de hoja perenne y escarpadas cumbres. La estación del lago Louise es de estilo rústico, con techo rojo, pero tanto el lago como el hotel quedan escondidos a unos tres kilómetros al sur de la misma.

El punto más alto de la línea de CPR está situado a unos siete kilómetros del lago, justo antes de llegar a Stephen. En la cima, la ruta cruza la divisoria continental, que es la línea en la que los pequeños arroyos se dividen para fluir bien al este, hacia el océano Atlántico, o bien al oeste, hacia el Pacífico.

A partir de aca, se inicia el descenso a través de túneles en espiral, en donde los viajeros se desorientan rápidamente. La ruta va formando una serie de curvas cerradas, primero hacia el oeste, luego hacia el este y de nuevo hacia el oeste, cambiando de dirección incluso dentro de los túneles. Al salir de los túneles se llega a la estación de Field.

A continuación, la ruta sigue el curso del río Kicking Horse durante 20 km, mientras el tren emprende un descenso continuo hasta Golden, situada aproximadamente a 5 metros más abajo, atravesando otros cinco túneles, aquí y por una línea procedente del sur, llegan inmensos trenes de carbón, que será exportado a Japón desde el puerto Roberts Bank de Vancouver.

Luego el recorrido comienza a bordear el río Columbia hasta Donald y Beavermouth. Esta ruta es importante ya que muchas especies utilizan estas tierras húmedas para anidar y alimentarse. También se pueden contemplar enormes trenes de mercancías circulando en dirección contraria.

En este tramo aparece el espectacular puente de Stoney Creek, de 155 m, que lleva la línea al otro lado del riachuelo, a 100 m por encima del lecho. Es el más alto de CPR. Poco después viene el túnel de Connaught y una vez cruzada su boca occidental, el tren

pasa en su descenso por una serie de galerías para nieve hasta llegar a la importante estación de Revelstoke. Y mas allá de esta, la línea desciende atravesando más galerías paranieve por parajes montañosos llenos de pinares, dedicados a la explotación forestal.

Un dato interesante es que las últimas locomotoras diesel de CP Rail poseen la característica estructura "Draper Taper" canadiense, que tiene un característico perfil ahusado tras la cabina, para mejorar la visión trasera.

A lo largo del Salmón Arm, un brazo del lago Shuwap, hasta Sicamous, desde donde pueden realizarse excursiones en barco. El ferrocarril recorre un paisaje menos espectacular. Más allá del lago, comienza el ascenso de Notch Hill. Desde Chase, se sigue la orilla sur del río South Thompson durante más de 50 km hasta su confluencia con el North Thompson, justo antes del pueblo de Kamloops. Desde allí, el río se ensancha hasta formar el lago Kamloops, y el ferrocarril bordea su orilla sur hasta Savona, donde retoma de nuevo su curso.

Todavía en la orilla sur se pasa por Walhachin, lugar donde los primeros colonos construyeron canalizos de madera para irrigar los áridos campos. El río y el ferrocarril tuercen hacia el sur hasta llegar a Ashcroft, y la línea de CN puede verse casi continuamente en el margen opuesto, a lo largo del tramo en el que las dos líneas se abren paso por una serie de asombrosos cañones que forman la otra gran atracción del viaje.

El paisaje se presenta árido, caluroso y polvoriento, atravesado también por la autopista transcanadiense, desde la que se observan hermosas vistas de los trenes. Abundan los túneles y las galerías contra los desprendimientos de rocas.

Aquí ya se encuentra en pleno corazón del famoso cañón Fraser, que va de North Bend (CP) a Bostón Bar (CN) pasando por el punto culminante, Hell's Gate ("La Puerta del Infierno"), donde los funiculares llevan a los turistas desde la autopista hasta el fondo del cañón, suspendiéndolos en el aire, sobre las vías férreas. El tren abandona el cañón después de Yaie, y el fangoso río marrón se extiende por ondulados campos de labranza hasta Mission City, y continúa a través del territorio hasta Vancouver.

Aquí el tren avanza lentamente, cruzando estaciones de carga repletas de vagones cargados con grano y otros productos, a la espera de ser exportados. Una vez en Vancouver, los autobuses llevan a los pasajeros -mediante el servicio de transbordadores- hasta Victoria, desde donde el Dayliner E y N diario completa el viaje de ida y vuelta de 500 km a Courtenay, por el cantón de Canadian Pacific. Frente al puerto de Vancouver se encuentra la estación de BC Rail, desde la que salen los servicios Royal Hudson y Cariboo Dayliner. Aunque Canadian ya no recorre la ruta Banff-Vancouver, todavía hay miles de turistas que visitan este impresionante tramo de ferrocarril, quizá el más espectacular del mundo, ante la perspectiva de que se introduzcan más trenes turísticos.

❖ **3-5-6 TREN A MACHU PICHU: LA RUTA DE LOS INCAS:**

La línea de Santa Ana parte de Cuzco y luego de atravesar valles cubiertos de niebla y oscurecidos por enormes riscos llega a las terrazas del Machu Picchu, ciudad perdida de los Incas. El servicio ferroviario al Machu Picchu es uno de los mejores de Perú, ya que es el único medio para llegar allí, a menos que uno sea mochilero

Cuzco, que fue capital del imperio del Inca, está situada en los altos Andes, a 3.475 metros de altura. El Machu Picchu fue el último refugio de los Incas cuando Cuzco cayó en manos de los invasores españoles, en el siglo XVI. La dinastía Inca llegó al poder en el siglo XI. Conquistando extensiones enormes de terreno, impusieron un gobierno central y una lengua común, el quechua, a los indios andinos. El culto al sol, ya extendido, llegó a

ser la religión colectiva. Uno de sus mejores legados es el extraordinario trabajo arquitectónico, el cual ha perdurado en las ciudades y en las ruinas conservadas, que atraen a Perú muchos más turistas que cualquier otro país sudamericano.

Es muy importante que el visitante sienta un respeto por la altura de Cuzco. Al llegar, es necesario tomarse al menos dos o tres horas de descanso para aclimatarse, de modo que, como en Cuzco hay mucho que ver, se pueden tomar unos días allí antes de iniciar el viaje al Machu Picchu. Muchas calles de edificios modernos cuentan con restos de muros y arcos incas, siendo extraordinario el trabajo arquitectónico del Templo del Sol. Asimismo, las iglesias de la época de la colonización española son magníficas.

Los trenes que hacen el recorrido de 3,30 horas de duración hasta Machu Picchu parten de la estación de vía estrecha de San Pedro, en el centro de la ciudad.

Los turistas aportan un aire de prosperidad a este ferrocarril que, de no haberse descubierto el Machu Picchu, hubiera sido un ferrocarril regional más. El Ferrocarril de Santa Ana, ahora un ramal de Enafer Perú, la Compañía ferroviaria nacional, es seguramente el más próspero de este país y recibe ayuda estatal.

En la actualidad ya no hay tracción a vapor; las últimas Henschel 2-8-2, que hasta hace muy poco han estado en el depósito de Cuzco, se mantienen en reserva para realizar algunos viajes especiales. La tracción a vapor duró hasta los años 80 en los trenes indios y de mercancías, pero tan pronto como fue posible utilizar el diesel, a más de 3.048 metros de altura, el cambio fue inevitable.

Hoy día hay cuatro trenes programados, incluido el tren de turistas de las 7.00, un confortable automotor. Los trenes indios, más lentos, paran en la mayoría de las estaciones, partiendo el primero de ellos a las 6.00. Muchas iglesias de Cuzco ofrecen un aviso para indios y turistas. Los asientos del automotor de turistas se pueden reservar, así como los de primera clase de los trenes indios. El coche delantero del tren local, en el que se sirven comidas, es por lo general de clase especial y tiene todos los asientos numerados. Esos asientos hay que reservarlos un día antes. Si se viaja en el tren indio, se pueden comprar plátanos a los vendedores ambulantes de la estación.

El tren sale de Cuzco por medio de dos pendientes dobles que cruzan un barrio de chabolas, donde los habitantes se aprovechan de las maniobras para subir y bajar de los coches. Las mejores vistas en el viaje de ida están a mano derecha, mirando a la máquina. El viajero puede ver mirando hacia abajo los tejados rosados de Cuzco y contemplar el magnífico paisaje del valle.

El trayecto pasa por Poroy, a unos cuantos kilómetros después de Cuzco, población donde permanecen inactivas las máquinas de vapor que hace una década, hacían servicios de mercancías y también el servicio de lanzadera entre la estación de ancho de vía estándar del sur de Perú, en las afueras de la ciudad, y San Pedro.

Una vez que el tren ha superado el valle de Santa en El Arco, a 3.179 metros sobre el nivel del mar, el trayecto transcurre cuesta abajo hasta el Machu Picchu y la estación de Puente Ruinas, más abajo, a 1.829 metros. El tren desciende desde una zona desarbolada hasta una pradera más suave y exuberante. Pronto aparecen los valles de las montañas, cerrados y escarpados. Al pie de un enorme muro de piedras, la vía se adentra en Ollantaytambo, donde el tren se detiene para aquellos que desean visitar las majestuosas ruinas megalíticas del linaje Inca.

Al salir por debajo del valle del río Urubamba, se ve cuál es el camino que lleva a las ruinas. Grandes colinas se elevan a lo largo del río, mientras el tren pasa al lado de las enormes rocas que hay en el agua. Aquí abunda una exuberante retama amarilla, junto a una arboleda espesa, casi selvática. Las enredaderas cuelgan entre las ramas y la parte

más oriental del bosque se adentra más allá de Torontoy. En las laderas crece un tipo de cactus que cae por las vertientes de las montañas. También hay una tercera y cuarta pendiente, en los cañones de Anta y Urumba. Cerca de las ruinas del Machu Picchu, el ferrocarril sigue el sendero del río que gira como una ancha U.

En la estación de Puente Ruinas los autobuses llevan a los viajeros hasta arriba, por la zigzagueante y sucia carretera. Este es uno de los lugares más seguros de Perú, pues las ruinas están bien vigiladas y nadie puede acceder al recinto sin billete de entrada. Las escarpadas montañas y la enorme cúpula verde del Huyana Picchu emergen por todas partes, y, si se mira hacia abajo, se puede ver también la estación de ferrocarril y el tren enfilando el recorrido y rodeando las floraciones rocosas. Las terrazas de las laderas van cayendo hacia el río Urubamba, que discurre serpenteando a través de la jungla.

Las escalinatas, terrazas, templos, palacios, torres y fuentes incas del Machu Picchu se encuentran en un magnífico estado de conservación, aunque es obvio, los edificios carecen de cubiertas. El hotel de las ruinas no ofrece ningún lujo ni exotismo, pero sí agua caliente las 24 horas del día.

Si el viaje se realiza en la época invernal peruana, hay un tren nocturno adicional que parte de Cuzco a las 22.15, donde se pueden contemplar las montañas y los valles a la luz de la luna y de las estrellas.

Existe un abrupto y escarpado sendero de 33 km, conocido como el sendero Inca. Al inicio, justo después de pasar el primer túnel de 22 kilómetros, después de la estación de Ollantaytambo, hay que comprar un billete para recorrer el sendero y que permite el acceso al Machu Picchu.

3-6 SEGMENTOS PARA LOS TRENES TURÍSTICOS:

Según un artículo de la Revista Rieles, de enero de 1999, existen dentro de Latinoamérica diferentes mercados, para los trenes históricos, pero con la posibilidad de extenderse hacia otras temáticas.

Cada uno de los mercados posee características bien diferenciales, y es necesario que aquellos que vendan o promocionen estos trenes, las tengan siempre presentes, para poder satisfacer las necesidades o expectativas que tengan.

Es interesante destacar una frase citada en el artículo: "Hasta el momento, con ninguna excepción, ha sido casi nulo el esfuerzo hecho por las empresas ferroviarias en la región para desarrollar los mercados para trenes históricos...aunque actualmente no llegan a Sudamérica más de unos seis grupos de ferro-aficionados anualmente, si se hiciera un esfuerzo coordinado de promoción, no cabe duda que llegarían más. Pero cuantos más, aun no sabe nadie".

- ♦ Turistas generales extranjeros: en este segmento, los viajes pueden darse individualmente o de manera grupal, o a través de Agencias de viajes. Si bien pueden ser aficionados al ferrocarril, seguramente lo son en menor medida que los llamados ferro-aficionados. Sus exigencias están destinadas principalmente a la comodidad, poseen un alto poder adquisitivo y de edades mayores (muchos ya jubilados) y están interesados por el viaje en tren.
- ♦ Turistas generales nacionales: En cuanto a los pasajeros nacionales, por lo general no viajan en grupos organizados por Agencias de Viajes, sino que adquieren los pasajes en las empresas ferroviarias. Generalmente no viajan por el solo hecho del

paseo en tren, por lo tanto es necesario brindarles actividades a bordo o en las estaciones.

- ♦ *Empresas o instituciones locales:* existen casos donde las empresas les ofrecen a sus empleados paseos fuera de la ciudad. Se realizan reservas anticipadas de un tren o un coche completo tanto para estas compañías, como para diversas instituciones o grupos en general, con el fin de festejar algún evento en particular, como por ejemplo aniversarios, etc. Esta modalidad también es conocida como charter ferroviario.
- ♦ *Aficionados extranjeros al ferrocarril:* los ferro-aficionados forman un importante segmento, sobre todo en los países desarrollados. El interés no está centrado principalmente en el viaje en tren, sino en fotografiarlos o filmarlos, con mayor preferencia en los históricos, intentan captar las imágenes del pasado de la manera más auténtica posible. En muchos casos, las sumas de dinero que se gastan son muy importantes.
- ♦ *Productores de películas y spot publicitarios:* los productores de películas ambientadas en el pasado, intentan incluir los trenes a vapor, ya que era el principal medio de transporte de la época. Sus exigencias pasan por solicitar que los vagones y las locomotoras sean pintadas con los colores de las empresas ferroviarias de la época y acorde al tema de la filiación. Estos también están dispuestos a pagar importantes sumas de dinero. En el caso de las empresas de publicidad, la situación es similar, aunque en ocasiones, los pagos son menores puesto que las exigencias también son menores.

3-7 PROYECTOS DE TRENES TURÍSTICOS EN ARGENTINA:

- ♦ **3-7-1 CENTRAL ENTRERRIANO:** La segunda etapa que el Ferroclub tiene previsto para el Tren Turístico “Central entrerriano”, apunta al resto del ramal, el que saliendo de Villa Elisa llega a San Salvador, tras 64 Km. de recorrido.

Cabe aclarar que cerca de San Salvador se encuentran dos arroyos de mucha importancia y atractivo para los amantes de la pesca y el aire libre, son el “Arroyo Barú” y “Arroyo Palmar”, ambos con imponentes puentes ferroviarios de 70 mts. de largo y una profundidad respetable en ese sector. Los dos arroyos se unen a escasos dos Km. de la vía en “Laguna Mala”, la cual es un extraordinario espejo de agua. Esta laguna es hábitat permanente de yacarés y otras especies que en épocas pasadas se extendían por toda la región.

Esta planeado extender el proyecto hasta la zona pre-palmar y la idea de la Institución es organizar campamentos en estos lugares, llevando en tren a los interesados. De esta manera, se logra aprovechar la zona, que se encuentra a 15 km apenas del Parque Nacional “El Palmar”.

Para esto al convoy se le agregarán dos coches, se harán puentes y el ramal será ampliado 65 km. Las estaciones también serán remodeladas. Pero hay que destacar que esto aún no se pudo llevar a cabo, dado el deterioro del trayecto.

Otra de las ideas o proyectos es reciclar y recuperar la estaciones, respetando su arquitectura original y además parquizar las enormes playas con las que cuentan.

♦ **3-7-2 RÍO GALLEGOS:** Este proyecto está basado en una locomotora a vapor considerada única en su tipo y construida en 1956 que se utilizaba para llevar el carbón de la mina de Río Turbio a Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz, la cual será presentada ante la UNESCO como Patrimonio Histórico Cultural y de interés para la Humanidad. La locomotora fue construida en 1956 y se encargaba de transportar el carbón extraído por la ex Yacimientos Carboníferos Fiscales desde las minas de Río Turbio hasta el puerto de Río Gallegos, donde el mineral era embarcado hacia distintos destinos nacionales e internacionales. El tren se trasladaba todos los días y cumplía un trayecto de 240 Km. hasta 1996 en que se resolvió sacar de servicio a la locomotora. Pero un grupo de amantes y coleccionistas de modelos de locomotoras, residentes en Río Gallegos conformaron una entidad, Asociación Amigos del Tren, con el objeto de restaurar el ramal para el turismo.

El proyecto consiste en realizar un recorrido turístico de aproximadamente 57 km desde Río Gallegos hasta Punta Loyola, aprovechando las estancias y parajes que se encuentran alrededor, desarrollando el turismo aventura. También la idea es construir un museo, para mostrar las riquezas de la provincia y promocionar las estancias de sus alrededores.

♦ **3-7-3 TREN TURÍSTICO PUERTO MADERO- LA BOCA:** En este caso el diputado porteño Raúl Puy (Partido Socialista Democrático) presentó un proyecto ante la Legislatura para poner en funcionamiento un tren turístico que circule entre los barrios de Puerto Madero y La Boca. La extensión total del trayecto sería de unos seis kilómetros e incluiría cinco paradas en lugares emblemáticos de la zona: Casa Amarilla, el Club Boca Juniors, Caminito, Catalinas Sur y la Ex Estación Barraca de Peña, donde finalizaría el recorrido.

♦ **3-7-4 TREN PATAGÓNICO:** La propuesta planteada aquí es la de unir por ferrocarril Carmen de Patagones (provincia de Buenos Aires), la población más austral de la provincia, con el balneario Las Grutas (en Río Negro). La iniciativa es del Ferrocarril Patagónico, con adhesión de la Legislatura, de las municipalidades de Viedma y Patagones, de los Consejos Deliberantes de ambas, del secretario permanente de Comité de Fronteras, Ing. Ricardo Cabral, de Sefepa, y de otros organismos.

El proyecto plantea utilizar una antigua locomotora a vapor que partiendo desde Carmen de Patagones, donde también se tiene la posibilidad de visitar algunos lugares históricos, se haría escala en la ciudad de Viedma. Una vez aquí, el pasajero tiene diversas opciones, como por ejemplo realizar un paseo en lancha, velero o kayak por el Río Negro, pescar truchas, visitar los museos o disfrutar de un parque recreativo en las cercanías al puente ferro carretero, donde se abrirá un Museo Ferroviario.

Luego de esta parada, el viaje sigue a General Lorenzo Vintter (pueblo ubicado a 180 km de Viedma), una vez en San Antonio Oeste, el visitante puede recorrer el viejo barrio ferroviario, con arquitectura inglesa y visitar un museo de historia ferroviaria.

Por último el recorrido arribaría al Balneario Las Grutas, donde aquellos pasajeros que lo deseen pueden hospedarse en los establecimientos hoteleros de la localidad, y por supuesto disfrutar de las playas.

CAPITULO 4

Rutas temáticas

4-1 RUTAS TEMÁTICAS:

Antes de poder definir lo que es para el fin de este trabajo una Ruta Temática, hay que definir cada una de las palabras que la componen:

- ⇒ RUTA: puede definirse como el itinerario de un viaje o como el camino tomado para seguir un propósito.
- ⇒ TEMA: es la proposición que se toma por asunto o materia de un discurso.

Por lo tanto se puede decir, que las Rutas Temáticas son un itinerario que contiene un hilo conductor o tema específico que permite al visitante realizar el recorrido para conocer y disfrutar de forma organizada de las distintas opciones que “el tema” en cuestión brinda.

4-2 ASPECTOS A TENER EN CUENTA PARA ESTABLECER UNA RUTA TEMÁTICA:

La planificación debe realizarse en todos los niveles, esto significa que se debe tener en cuenta el nivel local, regional y por supuesto nacional.

Un plan de estas características tiene que realizarse de forma global, es decir, integrándose en la planificación total de la zona. Para esto es necesario que se tengan en cuenta cuales son los impactos, tanto positivos como negativos, que este nuevo proyecto puede generar en la zona en cuestión.

En la actualidad se utiliza un nuevo enfoque para la planificación del turismo, este se denomina “Proceso de planificación medioambiental”, el cual hace hincapié en consideración del entorno físico y en los requisitos socioculturales.

Para tal proceso, se deben tener presente las siguientes fases:

- ✓ *Establecimiento de los objetivos del desarrollo turístico*: como primer medida, se deben plantear cuales son los objetivos generales del desarrollo turístico como puntapié inicial para el proceso de planificación. El desarrollo del turismo debe evitar los impactos negativos y a su vez, ser utilizado como medio para conservar y proteger monumentos culturales, parques naturales, entre otros.
- ✓ *Encuesta sobre la situación existente*: en este apartado se tendrán que incluir todos los aspectos de la situación existente, sobre todo lo que respecta a las características del medio ambiente. Un ejemplo de esto, serian los patrones climáticos y meteorológicos, los patrones para la instalación de edificios para el alojamiento, los recintos culturales, los modelos de ocupación del terreno y todos aquellos planes de desarrollo que existen en la zona. Este tipo de encuesta es también denominado **auditoria medioambiental**.

Es importante, en este aspecto, recordar que “el turismo paulatinamente se esta vinculando mas estrechamente al concepto de sostenibilidad, y por tanto es inevitable que se haga mas uso de la auditoria medioambiental como técnica de planificación y control”⁵⁷.

⁵⁷ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una introducción al Turismo”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. Cap. 7, Pág. 118.

- ✓ Análisis o síntesis: los análisis que se realizan están relacionados entre si y pueden citarse los siguientes:
 - Análisis de mercado
 - Proyecciones del numero de llegadas de turistas
 - Alojamiento, instalaciones y servicios turísticos necesarios
- ✓ Formulación del plan: en este punto es conveniente formular los distintos planes, de manera esquemática, y evaluar las diferentes alternativas con relación al cumplimiento de los objetivos planteados. Luego se seleccionara el mejor plan o una combinación de las diferentes alternativas, depurándolo para lograr el plan final. Cabe destacar que a la selección final se le debe realizar la evaluación medioambiental correspondiente.
- ✓ Recomendaciones: se preparan una serie de recomendaciones sobre los distintos aspectos del programa de planificación
- ✓ Implementación: la implementación puede realizarse usando diferentes técnicas organizativas, de marketing, legales o financieras. Cabe destacar que la implementación puede requerir controles de parcelación (desarrollar y gestionar áreas geográficas basándose en los atractivos turísticos, que pueden ser naturales o hechos pro el hombre⁵⁸) y desarrollo urbanístico.

4-2-1 CAPACIDAD DE CARGA:

Desde el punto de vista medioambiental, una de las técnicas mas importantes es la determinación de la capacidad de carga de la zona planificada. El desmedido desarrollo y el uso excesivo por parte de los turistas son probablemente el origen principal de la degradación medioambiental⁵⁹. Cabe destacar esto vale tanto para aquellos recursos naturales como los hechos por el hombre.

La capacidad de carga puede ser mas sencilla de analizar en aquellos espacios que poseen limites marcados, en el caso de los edificios, por ejemplo, puede estar determinada por la planificación de la policía o bomberos. En el caso de los espacios abiertos, las limitaciones estarán marcadas por el espacio físico, la infraestructura, el acceso a las rutas, el suministro de agua, etc, pero a su vez, existirán un conjunto de limitaciones de orden subjetivo, tales como la contaminación visual y sonora.

“Si se determinan las capacidades de carga como parte del análisis de planificación y utilizadas en al formulación del plan, se puede eliminar una causa básica de problemas medioambientales”⁶⁰. Si bien en muchas instalaciones y áreas los niveles generales de la capacidad de carga están determinadas, es importante destacar que cada lugar deberá ser evaluado teniendo en cuenta sus características particulares.

4-2-2 ESTRATEGIAS:

⁵⁸ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *“Una introducción al Turismo”*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997.Cáp. 7, Pág. 119

⁵⁹ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *“Una introducción al Turismo”*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997.Cáp. 7, Pág. 120.

⁶⁰ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. *“Una introducción al Turismo”*. España. Editorial Síntesis S.A. 1997.Cáp. 7, Pág. 120)

Existen diferentes estrategias, pero hay que destacar que no todas se ajustan a todas las áreas.

- El turismo debe ser desarrollado de forma planificada y controlada, estableciendo, en ocasiones, un límite máximo para el crecimiento, al menos por un periodo determinado de tiempo.
- Utilizar el turismo como medio para proteger el medioambiente y ayudar para la justificación y financiación de la conservación de ciertos lugares, manteniendo de esta forma la calidad medioambiental.
- Aplicar técnicas de marketing selectivo, con el fin de atraer turistas que respeten el entorno y con mentalidad conservacionista del medioambiente.
- Mantener un ritmo moderado para el crecimiento turístico, con el propósito de tener tiempo suficiente para que el área se planifique y desarrolle, y a su vez, para que los residentes se adapten, si es una nueva actividad en la región.
- Concentrar las instalaciones y servicios hoteleros en determinadas áreas, con el fin de reducir la posibilidad de contaminación y promoviendo la planificación integrada del uso del terreno; logrando de esta manera una mayor control en el desarrollo. Cabe aclarar que este tipo de estrategias es más adaptable a zonas donde exista un turismo de masas.
- Escalonar el desarrollo, logrando de esta manera que cuando un área este saturada, se pueda desarrollar una zona nueva donde se distribuya mejor a los turistas.
- Usar diversas técnicas para reducir la carga máxima del uso de las instalaciones y atracciones cuando estén excedidos los niveles de saturación, como por ejemplo políticas de precios máximos.

Una vez planteadas algunas de las estrategias que pueden utilizarse de manera general, existen otras “estrategias alternativas” de desarrollo turístico, como las siguientes:

- Turismo de calidad, a través de un marketing selectivo, con desarrollo muy controlado y con flujos de turistas de alto poder adquisitivo.
- El turismo para intereses especiales, donde existe una infraestructura específica y limitada, y es comercializado de manera selectiva a grupos reducidos de turistas (safaris a pie en determinadas zonas).
- Turismo rural, con el desarrollo de instalaciones y servicios en pequeña escala, ubicados en pueblos o cercanías, que pueden ser en muchas ocasiones propiedad de los mismo habitantes de la zona rural. En este punto, se logra satisfacer a aquellos turistas que buscan experimentar la vida del pueblo o aldea.
- Un turismo de intercambio o profesional, el cual consiste en que los turistas se alojen con familias y personas locales que posean los mismos intereses profesionales.

Un aspecto para destacar, es el diseño arquitectónico adecuado de las instalaciones turísticas, logrando de esta forma su integración al entorno natural. El diseño debe ser un reflejo del medioambiente y armonizar con el. Se pueden utilizar, para ello, materiales autóctonos y naturales dentro de lo posible.

A su vez, se debe promover la representación de los estilos y motivos arquitectónicos regionales, tradicionales o históricos. Sin olvidar utilizar colores exteriores que sean compatibles con los del entorno, así como la señalización armoniosa y controlada.

“En algunos recintos, al implantación de las instalaciones turísticas inevitablemente trastornará el equilibrio natural del ecosistema. En tales situaciones, el plan mediomambiental debe recomendar las vías oportunas para establecer un nuevo equilibrio ecológico y una estabilidad con el fin de evitar problemas medioambientales futuros”⁶¹.

4-3 TRENES TURÍSTICOS SOBRE RUTAS TEMÁTICAS:

Las Rutas temáticas se van a organizar en torno a un producto, paisaje, o un tema clave que la caracterice y puede así otorgarle su nombre.

Por otro lado, deben ofrecer a quienes las recorren una serie de placeres y actividades relacionadas con los elementos que las distinguen o caractericen.

A través de estas rutas se puede percibir la historia, tradición, paisaje y el producto o artesanía de la cultura de una determinada zona.

Los recorridos temáticos pueden estar acompañados del alojamiento adecuado, visitas guiadas en la zona, entre otras opciones.

Cabe recordar que los “trenes turísticos sobre rutas temáticas” pueden ser la atracción turística principal o bien el complemento de otra actividad. Por supuesto que esto dependerá de la magnitud e importancia del tema clave de la ruta a recorrer y de los atractivos existentes o no en la zona donde se enclava la ruta.

Las Rutas Temáticas debe ser integradas por aquellos prestadores de servicios turísticos que puedan existir en la zona y por supuesto que aquellos inversionistas de capitales privados. Hay que destacar que el estado si no está en condiciones de financiar estos proyectos, puede si ser parte de la promoción del mismo.

Algunos elementos que pueden caracterizar estas rutas son los siguientes:

- Una producción básica, historia, paisaje que distingue a la región de la ruta.
- Un itinerario desarrollado sobre la base de una Red Ferroviaria
- La existencia de una normativa reglamentaria que norma el funcionamiento de los integrantes.
- Una organización local que brinda información sobre la ruta
- Un sistema de señalización de la ruta
- Un mapa u hoja de ruta conteniendo información explicativa sobre la misma, con los horarios y las distintas estaciones para visitar

⁶¹ Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. “Una introducción al Turismo”. España. Editorial Síntesis S.A. 1997. Cap. 7, Pág. 124

Las rutas pueden organizarse sobre diversos temas, entre ellos se pueden citar, a modo de ejemplo, los siguientes:

- ◆ Historia
- ◆ Paisaje
- ◆ Producción económica
- ◆ Gastronomía
- ◆ Vestimenta típica

CONCLUSIÓN

Antes que nada hay que recordar que la instalación de las líneas férreas fue un verdadero avance para el país. Desde el año 1857, fecha en que se inauguró el primer ferrocarril argentino en la zona Oeste, los ferrocarriles han surcado diversas tierras, llanuras y montañas, uniendo ciudades. Se puede decir, entonces, que al ritmo de la extensión de sus vías, estaciones y talleres se fundaron pueblos y se integró el territorio de este a oeste y de norte a sur. Los trenes fueron una herramienta estratégica para poblar y producir, un símbolo de modernidad y progreso.

Si se hace un poco de historia se puede sintetizar lo siguiente: con el gobierno de Perón, en el año 1947 se nacionalizan los ferrocarriles, comprándoselos a los ingleses. En 1961 y ya con el gobierno de Frondizi se implantan políticas que generan recortes que influyen en el desarrollo de la red ferroviaria. Con la última dictadura militar, Ferrocarriles Argentinos, se endeudo y se produjeron cierres de ramales, talleres y una importante cantidad de despidos. Por ultimo con el gobierno de Menem se llega a la privatización de los mismos.

Si el argumento para entregar los ferrocarriles a manos privadas fue el de reducir el gran déficit que causaban al Estado y la modernización del sistema, se puede afirmar que esto no ha sucedido. Por un lado los subsidios que el estado aporta a las compañías de trenes, en la actualidad, es mayor que el monto con que este subvencionaba la red ferroviaria antes de su privatización. Y por otro lado, que debido a la poca o, en ocasiones, nula inversión, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria se ha visto sumamente perjudicado. Eso tiene como única consecuencia que la red ferroviaria haya sufrido una considerable caída en la calidad de la vía férrea, en el servicio brindado y un retroceso en cuanto a tecnologías.

Se puede decir entonces que el Siglo XXI ha encontrado al sistema ferroviario argentino no integrado a las actuales circunstancias que esta atravesando el país, cuando este mas lo necesita, ya sea por cuestiones económicas o por la dificultad de acceder a todo el territorio. Año tras año se puede observar como ha existido una falta de planificación coherente e integrado al resto de los otros medios de transporte. Aproximadamente, hace 10 años que no es posible recorrer nuestro país en ferrocarril.

Mientras esto ocurre en la Argentina, los países desarrollados fortalecieron sus redes ferroviarias y en muchos países de Europa los trenes compiten con los aviones en puntualidad, comodidad y tarifas.

A su vez, no es posible olvidar que el ferrocarril ha contribuido de manera considerable en el desarrollo del turismo y en la creación o impulso de centros turísticos. También ha permitido que con el correr de los años, no solo la gente de clase alta pudiera acceder a los viajes de placer, sino que aquellas personas de clases menos favorecidas comenzaron a realizar viajes y conocer nuevos lugares; por supuesto que no se puede olvidar que junto con esto existieron políticas (vacaciones pagas por ejemplo) que incentivaron la actividad turística.

Si bien, en Argentina, el ferrocarril fue concebido como transporte de pasajeros y de carga, no tuvo como eje principal el turismo, salvo el traslado de los turistas hacia el centro vacacional. Existieron pocos trenes que desde sus comienzos se relacionaban con esta actividad, aunque algunas empresas desarrollaron emprendimientos turísticos asociados a la explotación del transporte ferroviario, con la construcción de hoteles en sus zonas aledañas.

Con relación a los trenes turísticos, en el mundo existe gran cantidad de trenes que permiten al turista recorrer diversos caminos desde el recuerdo de viejas épocas, observando los paisajes naturales más imponentes, siendo atendido con los mayores lujos, por citar algunos ejemplos.

En Argentina, la situación no es muy diferente, ya que existen nueve trenes turísticos que se ubican en distintos puntos del territorio y con temas diversos. Pudiendo pasar por diversas zonas y paisajes, como por ejemplo, desde una obra de ingeniería sobre la cordillera de los Andes con el famoso Tren a las Nubes, recorrer la ruta que realizaban los presos en busca de troncos a través del Tren del Fin del Mundo, visitar la imponente zona norte de Buenos Aires con el Tren de la Costa. De esta manera se pueden vivir experiencias inigualables y "sentir" la maravillosa geografía de la Argentina. Cabe aclarar que el descubrimiento del potencial turístico del ferrocarril, se presenta como un hecho relativamente nuevo, ya que data de 30 años atrás, aproximadamente y en general estaba basado en los aficionados a los trenes antiguos, que se dedican a restaurar maquinaria ferroviaria y destinarlas al turismo.

Para concluir se puede comenzar diciendo que las políticas de gobierno de centralización o descentralización, privatización o estatización, varían siempre según los gobiernos de turno y por lo tanto no hay continuidad en las gestiones provocando de esta manera el deterioro de la actividad ferroviaria y por consecuencia del servicio turístico. Por tal motivo se debe ser consciente, que sin importar la condición de privado, estatal, centralizado o no, lo principal es que la gestión sea controlada y que se cumpla.

Por otro lado, si la red ferroviaria operable pasó de los 35.746 kilómetros de vías a 8.339 Km. aproximadamente, desde su privatización hasta la actualidad, significa que existen miles de kilómetros de vías que no están siendo utilizadas, recordando siempre que algunas han sido levantadas. Esto significa que hay un interesante despliegue de vías férreas, con distintas trochas, que unen puntos estratégicos de la geografía argentina, de manera tal que se puede vincular a todo el país.

A su vez, se debe recordar que la gran extensión que tiene nuestro país y la posibilidad de poder recorrerlo con este interesante medio de transporte, que es más económico y con mayores ventajas ambientales, por nombrar solo algunos de sus aspectos positivos por sobre otros medios de transporte, es casi nula.

Obviamente que lo planteado aquí no significa que el ferrocarril debe ser el único medio de transporte utilizado, sino que debe existir una relación con los otros medios generando de esta manera la multimodalidad y complementación de los transportes.

¿Por que no entonces, realizar recorridos turísticos sobre trenes, con intervención de otros medios, y con rutas que se basen en un tema principal?. Pero este tema se desarrolla con mayor detenimiento en la propuesta que se plantea a continuación.

PROPUESTA

Esta propuesta tiene como finalidad la reactivación y puesta en valor de los ferrocarriles argentinos, desde un uso turístico y a través de rutas que posean un tema que las caracterice y las hagan distintas unas de otras.

Debido a la inmensa extensión que posee nuestro territorio y a la diversidad de sus paisajes, el turista puede tener de esta manera la posibilidad de recorrerlo desde un medio de transporte más económico, con un gran atractivo turístico, trasladándose a través de una ruta que por si misma ya es toda una atracción.

La propuesta parte de la base de dividir al país en las siguientes regiones⁶², teniendo cada una de ellas sus propios atributos:

- ⌘ **Nordeste:** Esta compuesta por las provincias de Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes y Entre Ríos. Se la llama la región de los grandes ríos, del trópico húmedo, de la tierra roja y de la selva virgen cubierta de árboles gigantes, con flora y fauna magníficas. Se puede realizar turismo aventura, safaris fotográficos, pesca y descansar en importantes estancias, rodeados de un paisaje único.
- ⌘ **Noroeste:** Las provincias del Noroeste exhiben mezclados vestigios precolombinos, ruinas de fortalezas, poblados indígenas y construcciones de la Conquista y de la Colonización. Es una tierra que esta surcada de serranías, desfiladeros y quebradas. Los pueblos están rodeados de cerros, que en ocasiones son multicolores con laderas cubiertas de grandes cactus. Esta región posee un paisaje de contrastes, desde las altas cumbres hasta la llanura, con salares y selvas subtropicales. La conforman las provincias de Jujuy, Salta, Santiago del Estero, Tucumán y Catamarca.
- ⌘ **Cuyo:** Es una región donde conviven las altas cumbres, los volcanes nevados, desde los Andes y las serranías precordilleranas hasta la llanura esteparia. Se pueden ver flamencos rosados, patos cordilleranos, vicuñas, cóndores y guanacos que se pasean libremente en los parques y reservas naturales. Sus provincias son: la Rioja, San Juan, Mendoza y San Luis. Es una zona donde pueden practicarse deportes náuticos y pesca, entre algunas alternativas.
- ⌘ **Centro:** Esta región conformada por Santa Fe, Córdoba, La Pampa y Buenos Aires, se conoce también como la tierra de los gauchos, hombres de a caballo y de tradiciones. Las estancias de la Pampa argentina se destacan por su variada arquitectura ya que fueron construidas siguiendo estilos tan variados como el colonial hispano-americano, el inglés o el clásico francés. Muchas de ellas, hoy en día, han sido adaptadas para servir como alojamiento para el turismo.
- ⌘ **Patagonia:** La ultima de las regiones la conforman Neuquen, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Existen aquí, bosques milenarios con especies vegetales autóctonas que se van extendiendo a orillas de los espejos de agua. Por otro lado, imponentes mamíferos y aves marinas viven algunas temporadas en las agrestes costas patagónicas donde cumplen parte de su ciclo vital. Las colonias de lobos marinos se pasean en islotes.

⁶² Se utiliza como base la regionalización realizada por la Secretaria de Turismo y Deporte de la Nación, pero con modificaciones para el propósito del trabajo.

Cabe aclarar que la regionalización que se ha utilizado no necesariamente es la única que se puede plantear, y por otro lado, dentro de estas regiones pueden existir algunas subregiones, conformando así, subrutas para el tren turístico.

Estas subrutas, podían contemplar subtemas, como por ejemplo:

- comida típica en la región noroeste,
- circuitos de pesca en la región nordeste
- la ruta del vino en la región cuyana

Desde las estaciones el pasajero podrá trasladarse para realizar algún otro circuito menor o para acercarse al alojamiento utilizando otro medio de transporte, de esta forma se logrará la interrelación de los distintos medios que componen el sistema de transporte (multimodalidad).

Un aspecto interesante es que con la venta de los tickets, combinados o no, se entregará un folleto con el recorrido y las distintas alternativas, en cuanto a subrutas, actividades deportivas que pueden realizarse, alojamiento, restaurantes y comercios, entre otras.

A su vez, será importante comercializar boletos combinados entre los trenes y otros medio de transporte, ya sea con el avión como acceso al país o con la alternativa mencionada en el párrafo anterior.

Por otro lado, se puede comercializar este tipo de trenes para el alquiler de vagones o del tren completo para eventos, desde casamientos hasta reuniones de trabajo, por ejemplo.

También el pasajero tendrá la oportunidad de subir y bajar libremente en las distintas estaciones, y de esta manera armara su propio recorrido.

En cuanto a la maquinaria, se puede hacer uso de las locomotoras y vagones que se hayan en desuso y que cada vez mas, los “amantes del ferrocarril” se dedican a restaurarlos.

Algunas de las características, más importantes, que deben poseer estos trenes son las siguientes:

- Superficie vidriada, tanto en los laterales como en el techo, para lograr así una vista panorámica.
- Sanitarios
- Cestos para residuos
- Expendedores de agua caliente y fría
- Acceso para discapacitados tanto para subir y bajar como para ubicarse dentro del vagón
- Mesas plegables
- Vagón restaurante o bar.
- Camarotes

- Músicos que recorren el tren o que pueden ubicarse en el bar y que acompañan el viaje con música típica de la zona.
- Vagones especiales con artesanía, vestimenta, comida y proyección de videos que muestran los distintos paisajes, y visitas que pueden realizarse en la región que se esta recorriendo.

Las estaciones tendrán, en horarios programados, espectáculos para recibir a los pasajeros, donde se podrá además de disfrutar de canciones y bailes, tener contacto con los residentes y su cultura.

Por ultimo hay que aclarar que no es posible plantear una ruta para el recorrido de cada región, ya que como puede observarse en el anexo 36, la red ferroviaria en uso ha disminuido considerablemente y no se tienen datos de la situación actual de la infraestructura general de la red en desuso. Aquí debe realizarse una aclaración, ya que además de la red ferroviaria de pasajeros, existe una red de cargas, que puede ser utilizada también para este fin, con la posibilidad de realizar convenios con las empresas que las operan en la actualidad, para lograr una mayor organización en cuanto a frecuencias, evitando de esta forma cualquier tipo de accidente.

Finalmente, se debe tener en cuenta que cada una de las rutas no puede dejar de pasar por determinados atractivos turísticos:

- ◆ **Noroeste:** El Parque Nacional Iguazú, que posee uno de los atractivos más importantes del mundo, las Cataratas del Iguazú; los Saltos del Moconá; el Parque Nacional Río Pilcomayo, el Parque Nacional El Palmar, los Esteros del Iberá, la llanura chaqueña y las Ruinas Jesuíticas Guaraníes. En esta región ha sido declarado como patrimonio natural el Parque Nacional Iguazú en 1984 y en el mismo año las Misiones Jesuíticas como patrimonio cultural.
- ◆ **Noroeste:** La ruta debe visitar la Quebrada de Humahuaca en la provincia de Jujuy, monumento incluido en la lista de la UNESCO como Paisaje cultural, el 2 de Julio del 2003. Otros de los atractivos que no deben ser olvidados en al ruta que contemple esta región son el famosísimo Tren de las Nubes, las termas de Río Hondo en Santiago del estero y los yacimientos mineros de Catamarca.
- ◆ **Cuyo:** Se debe llegar, a los Parques Naturales Ischigualasto – Talampaya, incluidos como sitio natural por la UNESCO, en el año 2000. Se debe llegar el cerro Aconcagua (6.959 m), la máxima altura del hemisferio occidental, con sus pendientes cubiertas de nieve que disfrutan esquiadores de todo el mundo. También hay que recorrer los valles de La Rioja, Mendoza y San Juan donde a través de fincas y bodegas, se puede seguir la ruta del vino.
- ◆ **Centro:** Las sierras de Córdoba que alcanzan los 2.790 metros de altura en el cerro Champaquí, con los fértiles valles, desiertos y salinas que le otorgan al conjunto una especial atracción. Siguiendo el camino hacia el norte, van apareciendo las capillas y estancias del siglo XVII y XVIII, con construcciones que en muchos casos han sido legadas por los Jesuitas, tal el caso de la Manzana y Estancias Jesuíticas, declaras Patrimonio cultural en el año 2000. También se debe tener acceso a la provincia de La

Pampa que es un centro de caza de ciervos y jabalies, donde aquellos fanáticos de este deporte pueden encontrar una interesante opción.

El caso de la ciudad autónoma de Buenos Aires, se puede tratar aparte, debido a que este conglomerado urbano es centro político, económico y cultural del país, y conforma en sí misma todo un atractivo único. Por otro lado posee toda una infraestructura en materia ferroviaria, que si bien no posee una calidad para ser destacada, sí hay redes que están siendo utilizadas. Pero este tema ya no es inherente al objetivo del presente trabajo.

- ◆ **Patagonia:** Aquí hay que llegar a Península Valdés, declarada como Patrimonio Natural por la UNESCO y donde los elefantes marinos del sur tienen el más importante apostadero continental del mundo. Las estepas donde se pueden ver maras, ñandúes y guanacos y Punta Tombo donde anida la mayor colonia de pingüinos magallánicos del planeta. Al sur la ciudad más austral del mundo, Ushuaia, con su famoso Tren del Fin del Mundo. Otro lugar para tener presente en la ruta es la Cueva de las manos del Alto Río Pinturas, en Santa Cruz, declarada Patrimonio cultural, y el Parque Nacional Los Glaciares, también en Santa Cruz y declarado como Patrimonio natural.

En caso de querer presentar esta propuesta como proyecto habrá que hacer un estudio de campo, verificando el estado de las vías, del suelo, si es necesario desarrollar nuevo tendido de redes. Y también se debería realizar estudio de costos y ahí presentarlo a inversionistas privados por ejemplo y la función que podría tener el Estado (sino puede aportar capital) es la promoción.

ANEXOS

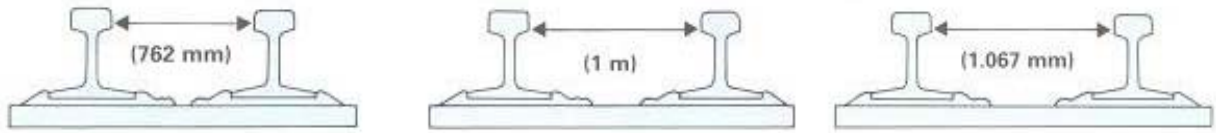
Anexo 1: Líneas ferroviarias potenciales o inconclusas

- Casos potenciales desaprovechados o ignorados:
 - ✓ Quebrada de Humahuaca (Jujuy)
 - ✓ Trasandino Las Cuevas (Mendoza)
 - ✓ Río Gallegos a Río Turbio (Santa Cruz)
 - ✓ Puerto Deseado a Tellier (Santa Cruz)
 - ✓ San Rafael a Malargue (Mendoza)
- Estudios y proyectos de ferrocarriles no concretados: En este caso existen estudios de carácter general que no han llegado a definir posibles trazas
 - ✓ Malargue a Zapala
 - ✓ Zapala a Lonquimay (Chile)
 - ✓ Choele Choel a San Antonio Oeste
 - ✓ San Antonio Oeste a Puerto Madryn
 - ✓ Las Heras a Lago Nahuel Huapi
 - ✓ Alto de las Plumas a Esquel
 - ✓ Colonia Sarmiento a Lago Buenos Aires
 - ✓ Puerto San Julián a Lago Buenos Aires
 - ✓ Puerto San Julián a Lago Argentino
- Estudios de ferrocarriles a considerar:
 - ✓ A Puerto Iguazú
 - ✓ Barranqueras / Corrientes a Brasil
 - ✓ Troncal Cordillerana Norte-Sur
 - ✓ Puerto Deseado al Pacífico
 - ✓ Vinculaciones y enlaces patagónicas
 - ✓ Ejes centrales Norte-Sur y Transversales

Pablo Martorelli, Presidente de la Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles (7/4/2002)

Anexo 2: Anchos de vías más comunes

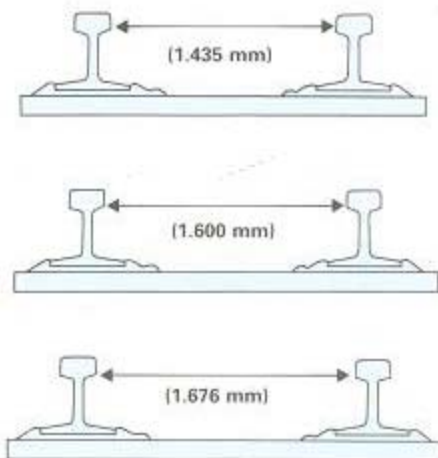
En los gráficos se muestran los principales anchos de vía utilizados en el mundo, indicándose los países y regiones donde se usan cada uno.



762mm- India, Sri Lanka, Austria, Bosnia Herzegovina, Polonia, Chequia, Eslovaquia, Alemania, Rumania.

1 m- África, sudeste de Asia, India, Pakistán, Bangladesh, Birmania, Bolivia, Brasil, Chile, Irak, Portugal, Grecia, Suiza, Argentina y España

1.067mm- Australia, Nueva Zelanda, República de Sudáfrica, Ghana, Nigeria, Sudán, Indonesia, Japón, Terranova, Ecuador

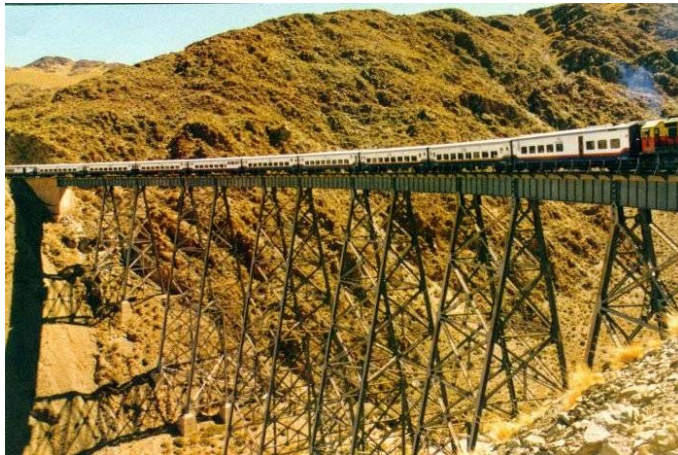


1.435mm- La mayor parte de Europa, Australia, norte de África, Israel, Irak, Irán, China, Corea del Sur, Japón, Perú, Venezuela, Argentina, Uruguay, Paraguay, México, EE.UU.

1.600mm- Irlanda, Australia, Brasil.

1.676mm- España, Portugal, India, Pakistán, Sri Lanka, Bangladesh, Argentina, Chile.

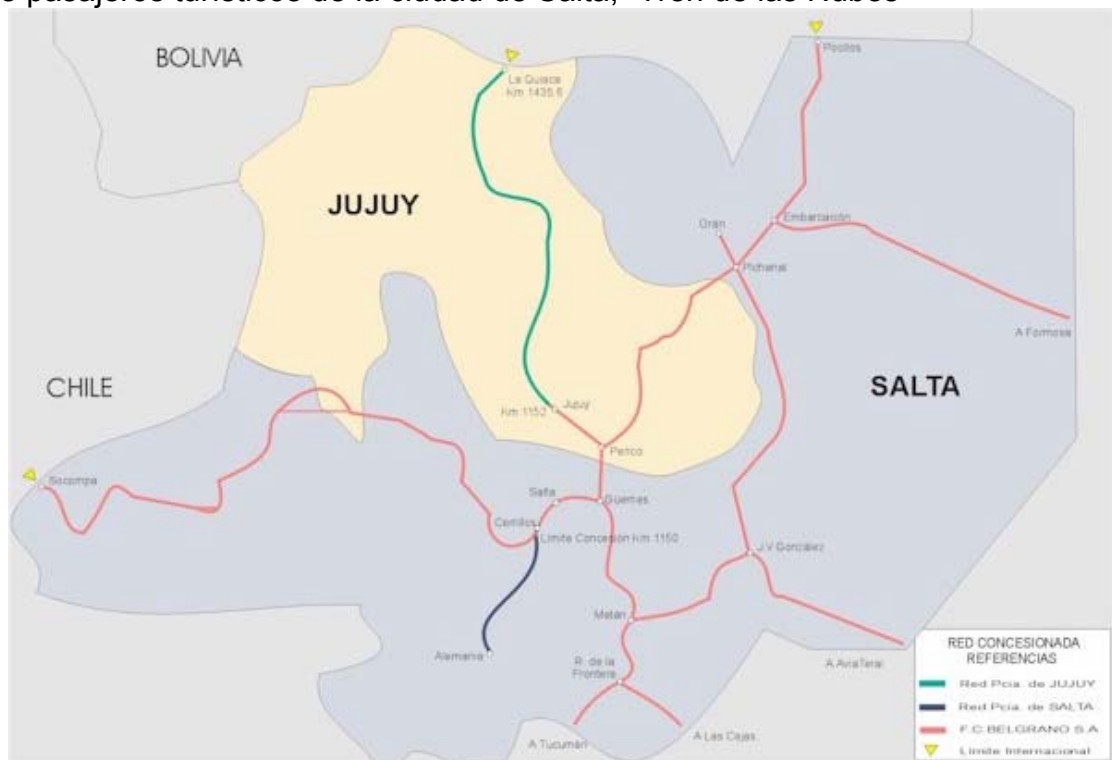
Anexo 3: Tren de las nubes



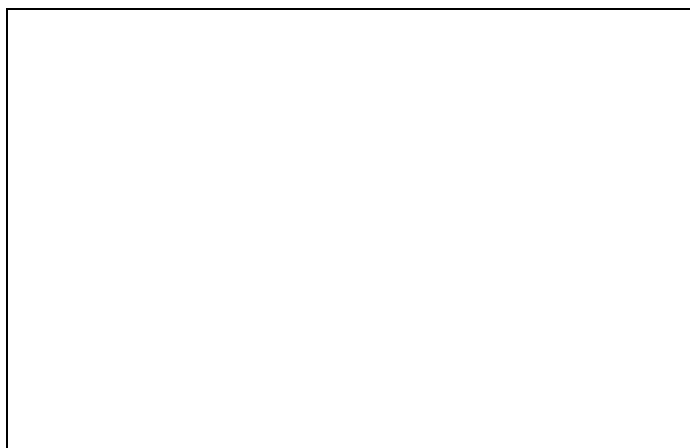
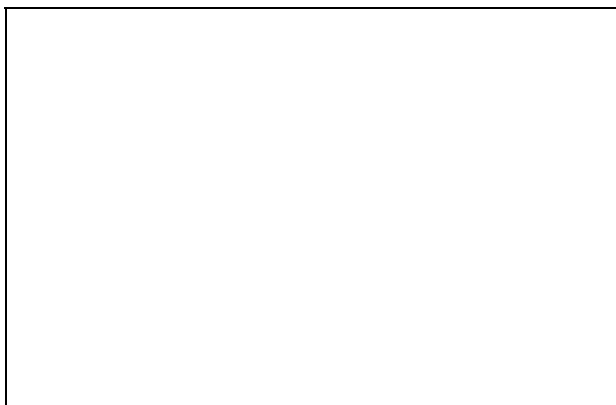
Anexo 4: Red de pasajeros turísticos de Salta: “Tren de las nubes”



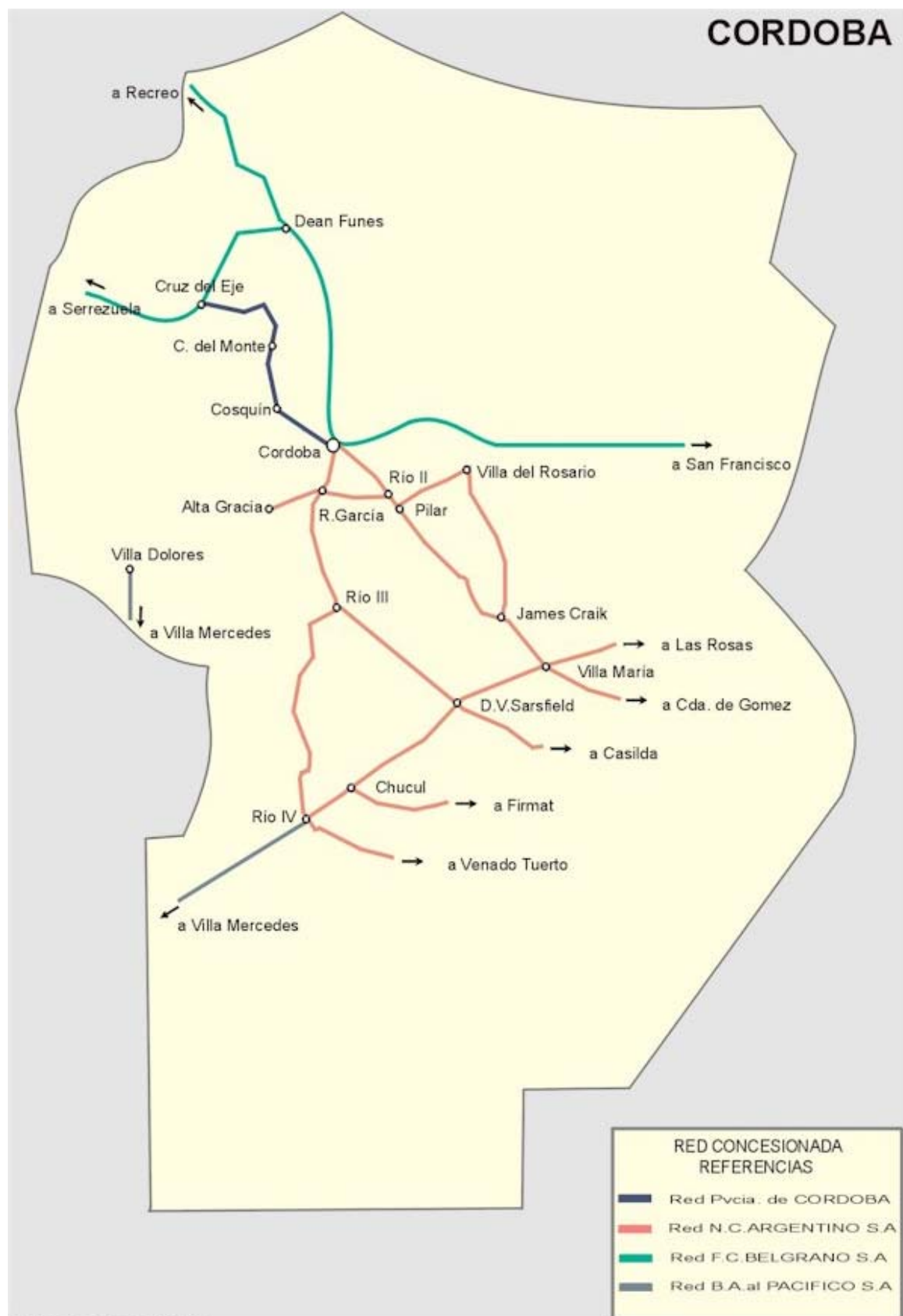
Red de pasajeros turísticos de la ciudad de Salta, “Tren de las Nubes”



Anexo 5: Tren de las Sierras



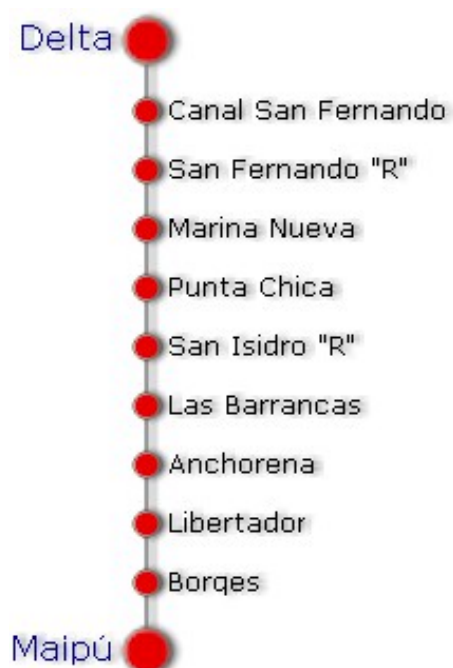
Anexo 6: red de pasajeros turísticos en Córdoba: “Tren de las Sierras”



Anexo 7: Tren de la costa



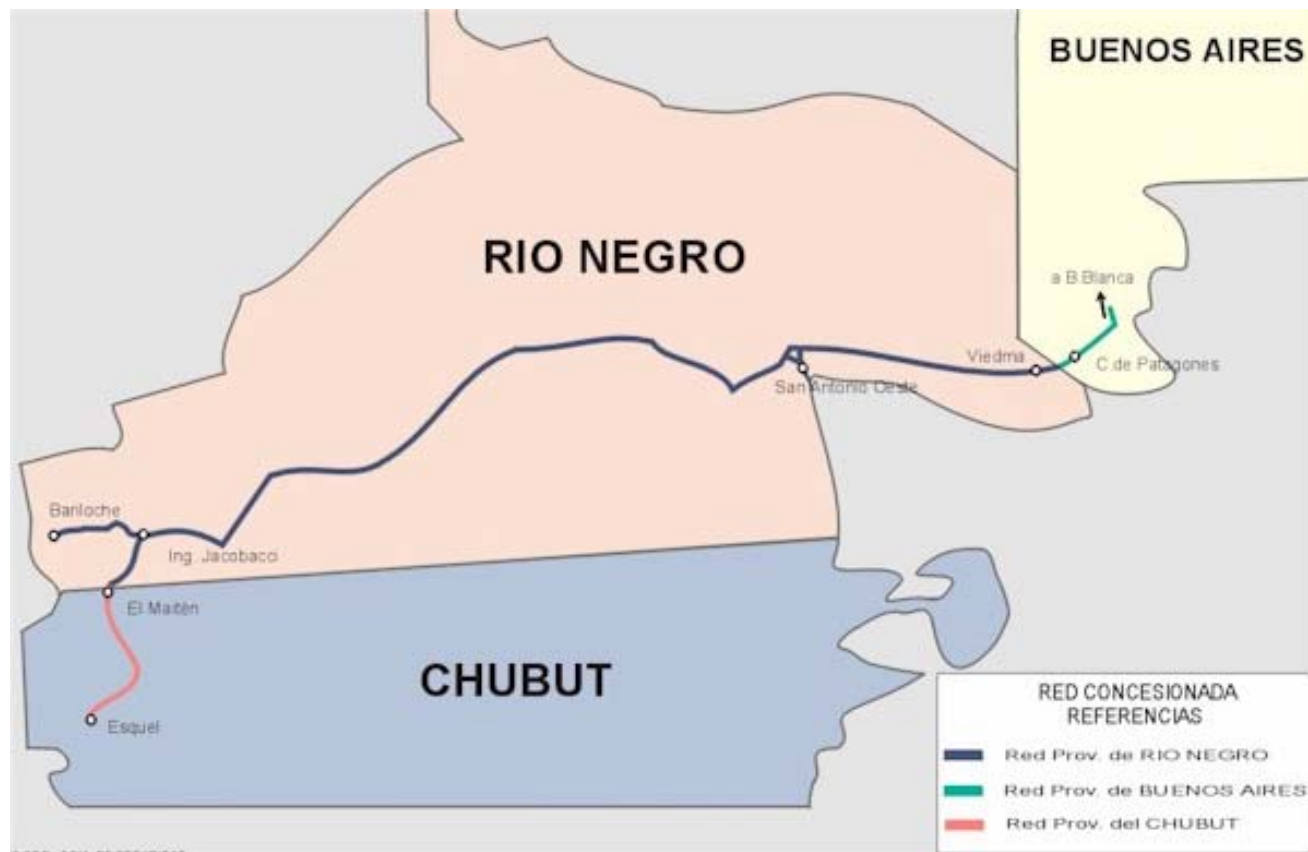
Anexo 8: Recorrido del Tren de la costa



Anexo 9: “Viejo expreso patagónico” o “L a Trochita”



Anexo 10: Red de pasajeros turísticos en Chubut: “Viejo expreso patagónico” o “L a Trochita”



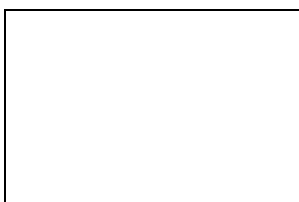
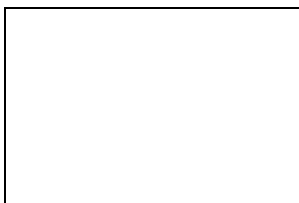
Anexo 11: Tren ecológico de la Selva



Anexo 12: Tren Central Entrerriano



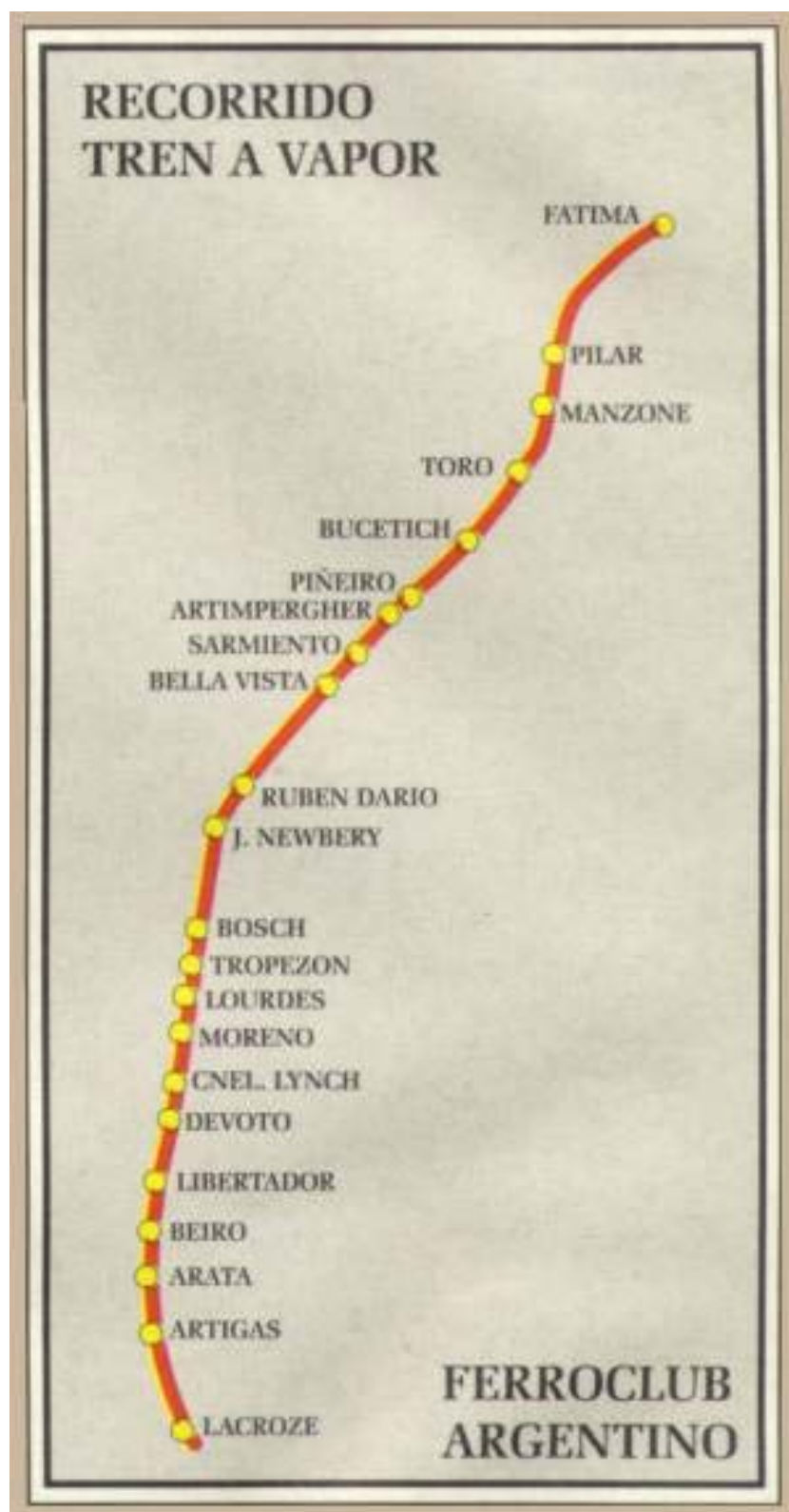
Anexo 13: Tren del fin del mundo



Anexo 14: Tren histórico del Ferroclub Argentino



Anexo 15: Recorrido del Tren histórico del Ferrocarril Argentino



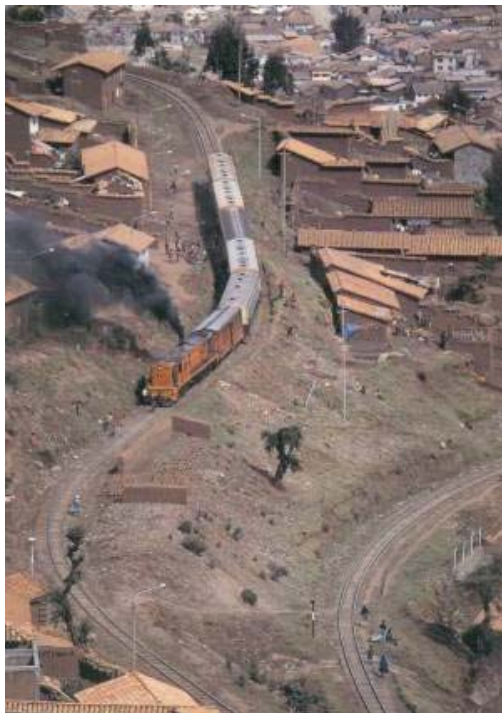
Anexo 16: Tren de Turismo en Bariloche



Anexo 17: Tren a Machu Pichu



Dos Henschel 2-8-2 que pasan por la pradera de Ollantaytambo con un tren especial.

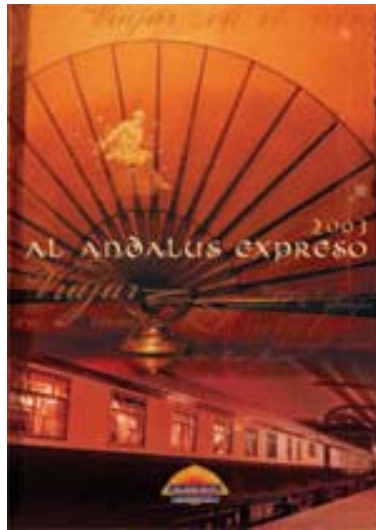


La diesel n° 481, de General Motors, impulsa un tren a través del camino en zigzag que sale de Cuzco hacia el Machu Pichu



Cactus y eucaliptos bordean el ferrocarril. Las montañas son cada vez más altas y escarpadas a medida que la línea férrea se acerca al Machu Picchu.

Anexo 18: Al Andalus Expreso



Camarote



Camarote



Tripulación

Anexo 19: Recorrido del tren “Al Andalus expreso”

Día Primero, Domingo: SEVILLA – CÓRDOBA

Estación de Santa Justa en Sevilla, embarque a las 12:15 en el tren Al Andalus. Después del recibimiento de gala en la estación, Al Andalus Expreso comenzará su ruta por las ciudades de Andalucía. Presentación y cocktail de bienvenida a bordo, salida hacia Córdoba y comida a bordo del tren. Por la tarde visita de Córdoba (Mezquita, Barrio Judío. etc) donde se juntan varias culturas centenarias. Después de la visita, se cena en un típico restaurante cordobés: El Churrasco, incluyendo la visita a su bodega. Traslado y regreso al tren donde los músicos están esperando para amenizar la velada en el coche piano bar “ Giralda “ Alojamiento en el tren Al Andalus. Noche a bordo.

Día Segundo, Lunes: CÓRDOBA - BAEZA – GRANADA

Desayuno a bordo. Comienza el día con la visita de un Museo del Aceite , donde se conocen los procesos tradicionales de la aceituna para obtener aceite y su evolución hasta los más modernos procedimientos de una Almazara, en la cual se puede degustar las diferentes variedades de aceite que se obtienen actualmente. Visita a pie de la ciudad de Baeza. Comida en el restaurante Vandelvira. Cena a bordo durante el trayecto hacia Granada. Espectáculo flamenco en un tablao situado en el barrio del Albayzín. Regreso al tren. Alojamiento en el tren en Granada.

Día Tercero, Martes: GRANADA // BOBADILLA

Desayuno a bordo del tren. Traslado a la Alhambra y visita a los palacios Nazaríes y los incomparables Jardines del Generalife. Se come en el restaurante La Ermita. Tarde libre para explorar la ciudad y hacer alguna compra de su artesanía local. Traslado al tren y cena a bordo. Los músicos amenizaran la velada en el coche Piano Bar “Giralda”. Se duerme en el tren (en Granada o Bobadilla).

Día Cuarto, Miércoles: GRANADA // BOBADILLA - RONDA – JEREZ

Desayuno a bordo del tren Al Andalus. Traslado en autobús desde Bobadilla a Ronda. En Ronda, visita de la Ciudad Vieja (Casa de Don Bosco, Catedral y la más antigua Plaza de Toros de España). Tiempo libre para realizar compras. Comida en el Parador de Ronda. Traslado al tren y salida con destino a Jerez de la Frontera. Cena a bordo. Alojamiento en el tren en Jerez.

Día Quinto, Jueves: JEREZ – SEVILLA

Desayuno a bordo del tren. Visita de las Bodegas González Byass, recorrido en transporte típico por su Antiguo Barrio y sus viñedos. Ya a pie, se recorren las bodegas y se finaliza la visita con una degustación de los mismos vinos. Visita de la Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre y sus famosos caballos Cartujanos. Retorno a las Bodegas González Byass para un almuerzo típico Español, basado en una selección de tapas. Regreso al tren para seguir hacia Sevilla. Traslado en autobús y seguidamente en coche de caballos al restaurante La Albahaca situado en la Plaza de Santa Cruz, para la cena formal de despedida, con música en vivo. Regreso al tren donde los músicos esperan en el Coche Piano Bar “Giralda “. Noche a bordo.

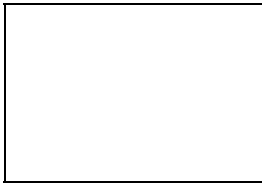
Día Sexto, Viernes: SEVILLA

Desayuno a bordo del tren Al Andalus. Fin del Viaje en la Estación de Santa Justa a las 11:00.

Anexo 20: El Escalador de las Rocosas



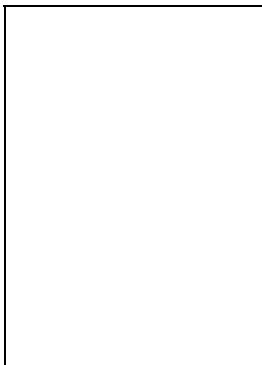
El Escalador de las Rocosas asciende desde Banff, atravesando el Parque Nacional del mismo nombre, arrastrado por la locomotora n° 6.417 de VÍA.



La locomotora de VÍA n° 6.407 que abandona Banff, con su tren, en dirección oeste hacia el lago Louise.

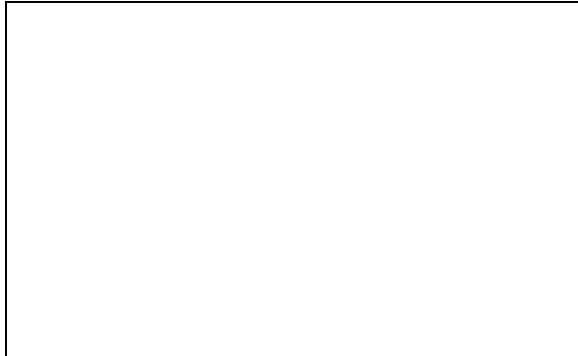


Un tren de Vancouver que se aproxima a Glacier en la Columbia Británica, en los días en los que VÍA explotaba el ferrocarril.



Locomotora U35B, con un apropiado logotipo, que puede verse en esta fotografía tomada en Field. La tosca línea de la locomotora se suaviza gracias a los elegantes colores distintivos.

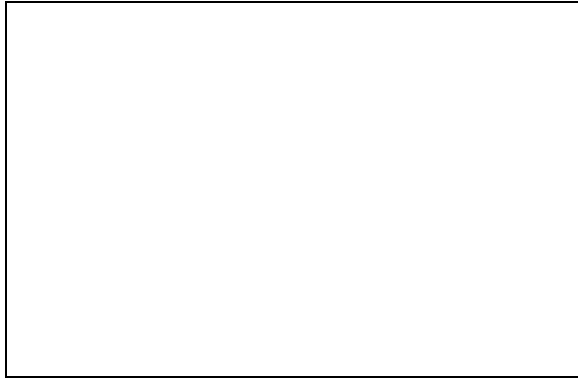
Anexo 21: Tren a vapor a las Cataratas Victoria



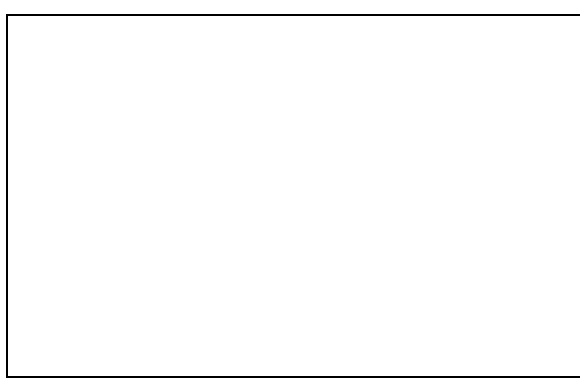
Gran puente ferroviario, que cruza la garganta del Zambeze, al lado de las Cataratas Victoria a una altura de 122 metros-



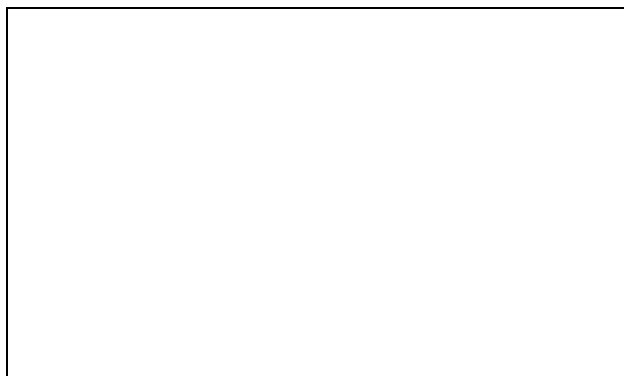
Locomotora nº 6 de la Serie 19, con una carga completa de carbón procedente de las minas de Hwange



locomotora que cruza el puente de las Cataratas Victoria arrastrando un tren mixto compuesto por vagones de mercancías y dos elegantes coches salón.

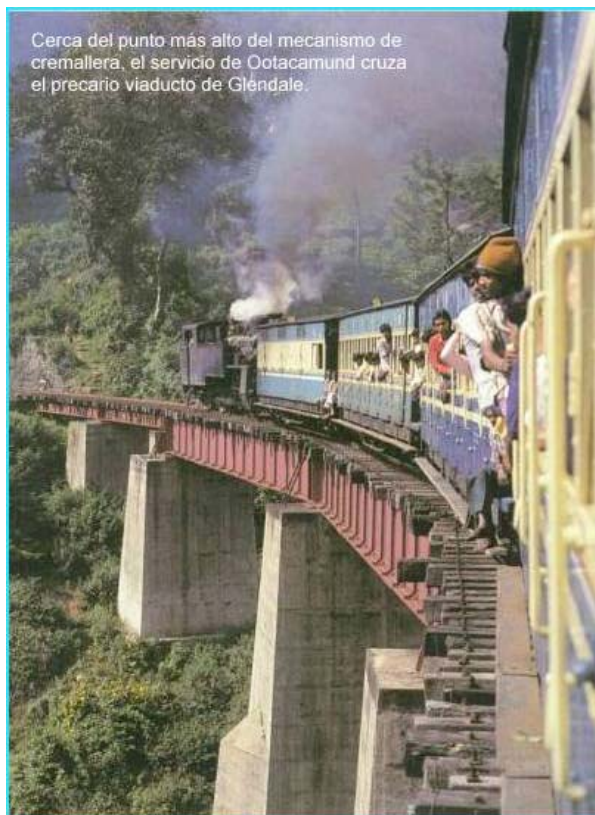


La garganta del Zambeze bajo las Cataratas Victoria, con el famoso puente

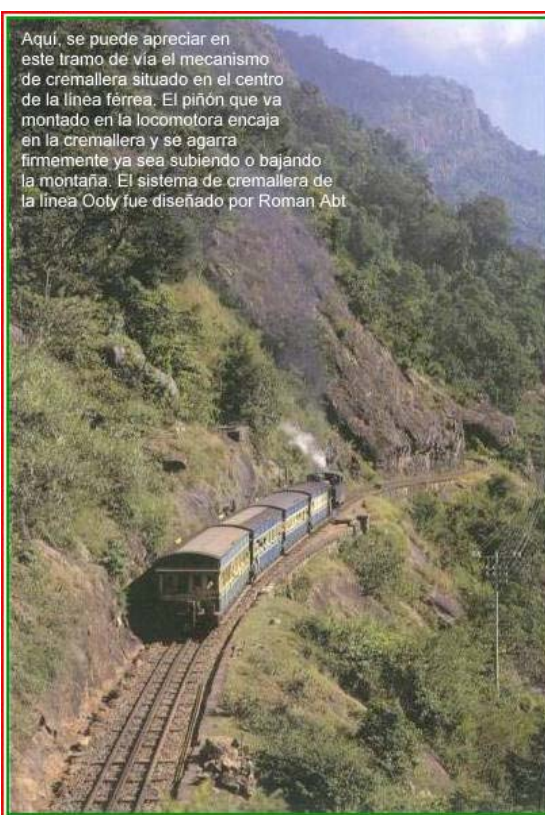


Un tren de excursionistas procedente de la República Sudafricana, arrastrado por la Garratt nº 730 de la Serie 20

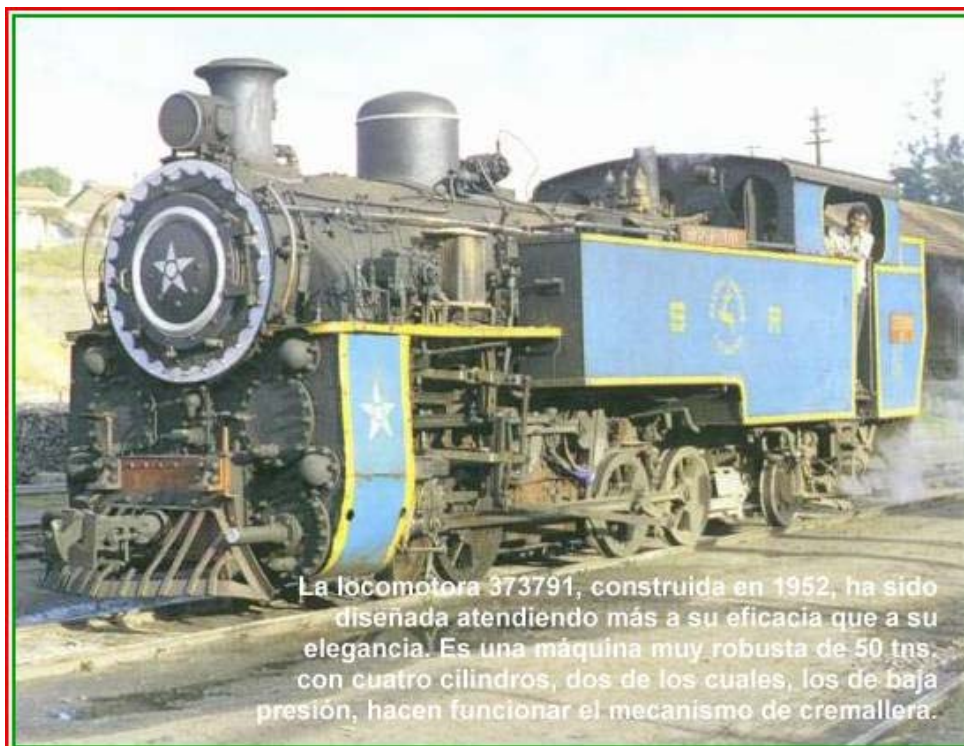
Anexo 22: El tren de Nilagiri



Cerca del punto más alto del mecanismo de cremallera, el servicio de Ootacamund cruza el precario viaducto de Glendale.



Aquí, se puede apreciar en este tramo de vía el mecanismo de cremallera situado en el centro de la línea férrea. El piñón que va montado en la locomotora encaja en la cremallera y se agarra firmemente ya sea subiendo o bajando la montaña. El sistema de cremallera de la línea Ooty fue diseñado por Roman Abt



La locomotora 373791, construida en 1952, ha sido diseñada atendiendo más a su eficacia que a su elegancia. Es una máquina muy robusta de 50 tns, con cuatro cilindros, dos de los cuales, los de baja presión, hacen funcionar el mecanismo de cremallera.

Anexo 23: El Orient Express



Anexo 24: Recorridos del Orient Express



Diversos trayectos por Europa, que realiza el Orient:

París-Venecia. Un trayecto de tres días de viaje (se pasa una noche en el tren y dos en un hotel de Venecia), con paradas en Zurich, Innsbruck, Verona y Venecia.

Venecia-Florencia-Roma. Viaje de dos días (una noche en tren), con salida de Venecia.

Venecia-Praga-París-Londres. Cinco días, con paradas en Viena, Praga (dos noches) y Francfort.

Venecia-Lucerna-París-Londres. Viaje de cinco días. Paradas en Verona, Lucerna (dos noches) y París.

Anexo 25: Transporte ferroviario metropolitano de pasajeros (2001)

TRENES DE SUPERFICIE

Cantidad de líneas	7
Cantidad de operadores	6
Cantidad de pasajeros totales	219,2 millones
Longitud total de la red	840,6 km.
-	
Locomotoras	177
Coches motores	16
Coches eléctricos	736
Coches	622
Cantidad de estaciones	259

TRENES SUBTERRÁNEOS

Cantidad de líneas de subterráneos	5
Cantidad de líneas de premetro	1
Cantidad de operadores	1
Cantidad de pasajeros totales	117,1 millones
Longitud total de la red de subterráneos	39,50 kms (*)
Longitud total del premetro	14,6 kms
Material rodante del subterráneo	586 coches
Material rodante del premetro	17 coches
Cantidad de estaciones del subterráneo	67
Cantidad de estaciones del premetro	15

(*) Información estimada por el CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte)

Fuente: Concesiones Ferroviarias y Seguridad en el Transporte

Anexo 26: Transporte ferroviario interurbano (2001)

Pasajeros regulares:

Cantidad de convenios	22 (1)
Cantidad de operadores	9 (2)
Cantidad de pasajeros totales	1.247 millones

(1) Acuerdos con el Estado Nacional: Buenos Aires, Córdoba, Corrientes, Chubut, Entre Ríos, Jujuy, La Pampa, Mendoza, Río Negro, Salta, Santiago del estero y Tucumán.

(2) UEPFP (para Buenos Aires y La Pampa), FEMED y Córdoba central (para Córdoba), SEFECHA (para Chaco), Municipio de San Antonio de los Cobres con FC. Belgrano Cargas SA

Pasajeros turísticos:

Cantidad de convenios	5 (3)
Cantidad de operadores	4 (4)

(3) Ramal Salta – Viaducto La Polvorilla (Tren de las nubes), Tramo Nahuel Pan - Esquel (Chubut), Ramal R. Del Busto - Capilla del Monte (Córdoba) y ramal Caseros – San salvador (Entre Ríos), Viedma – S.C de Bariloche (SEFEPA) y Tren Histórico S.C de Bariloche a Perito Moreno.

(4) Trenes y turismo S.A. (operador comercial) y Belgrano Cargas (operador ferroviario), Viejo expreso Patagónico “La Trochita”, Tren de las Sierras y SEFEPA (Entre Ríos no opera)

Cargas-servicios concesionados:

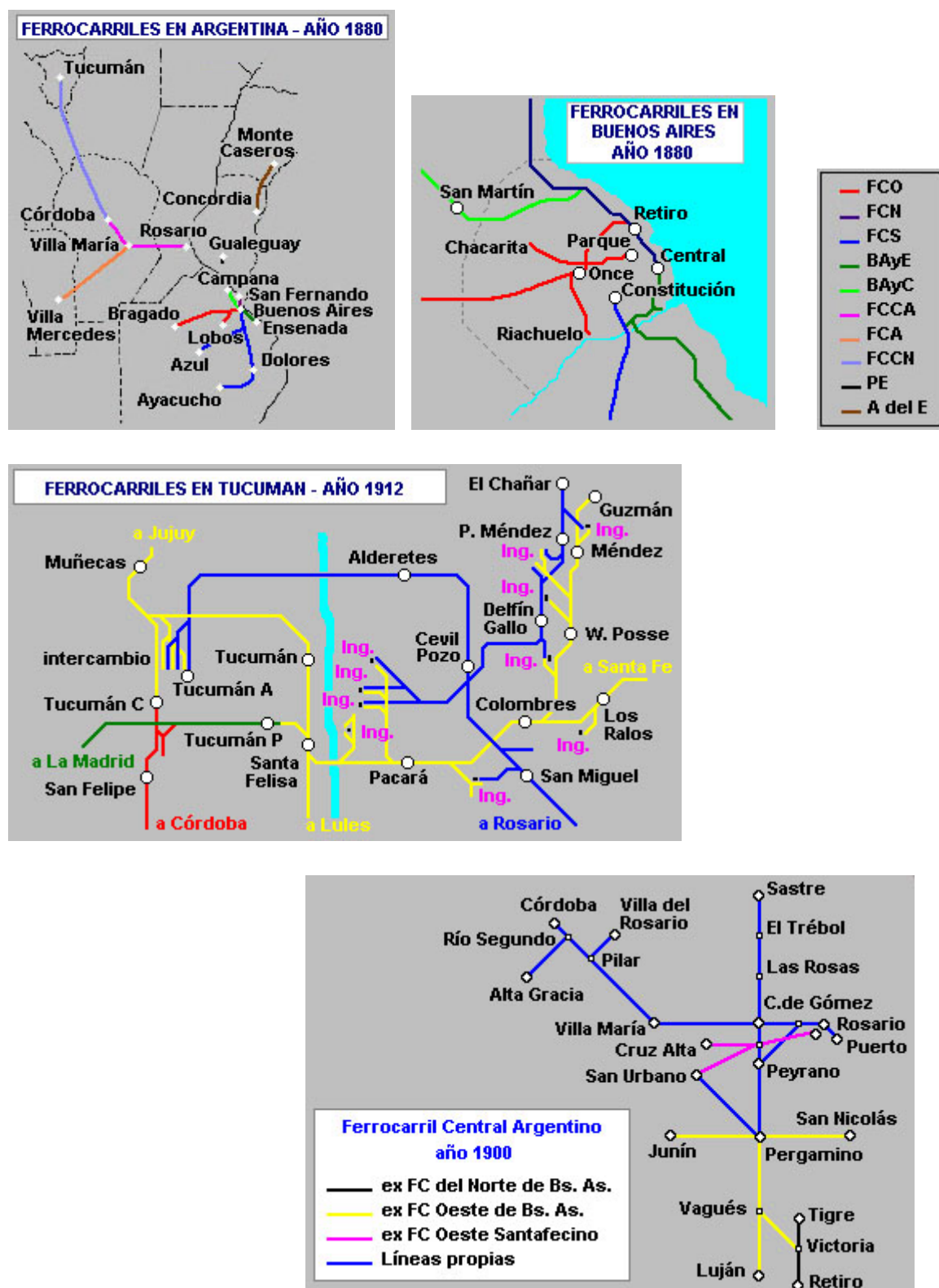
Cantidad de operadores privados	6 (5)
Cantidad de convenios provinciales	9 (6)
Toneladas – km transportadas	4.365 millones

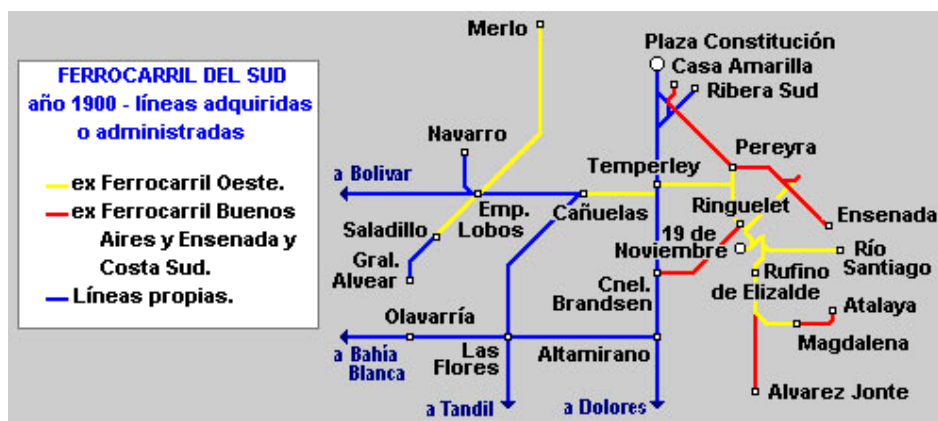
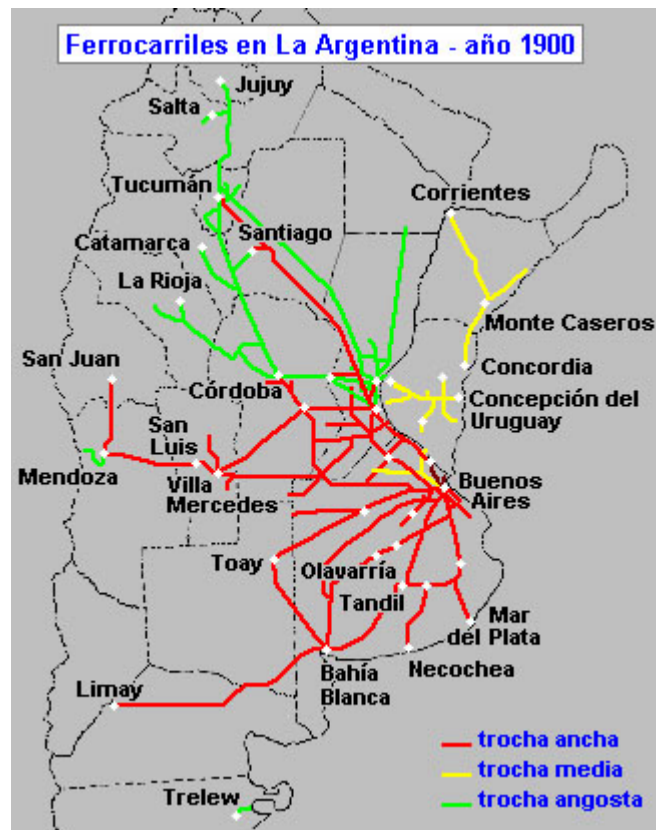
(5) Ferroexpreso pampeano, NCA, Ferrosur Roca, BAP, FC Mesopotámico y Belgrano cargas SA.

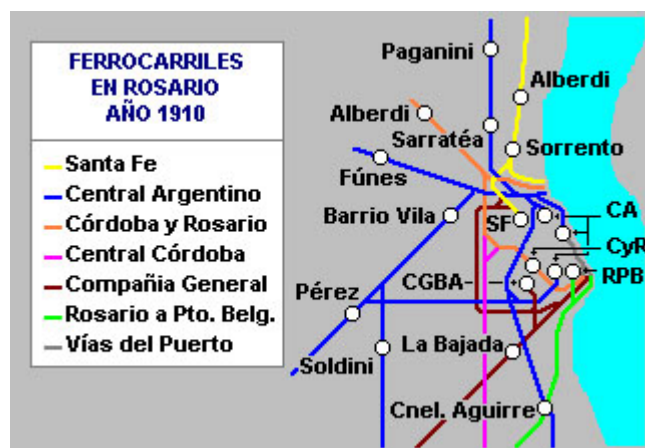
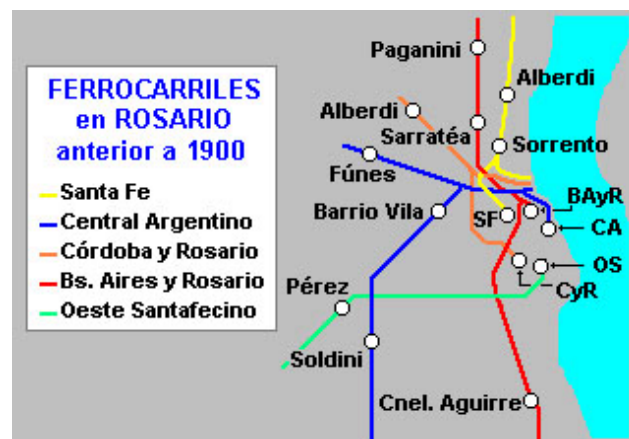
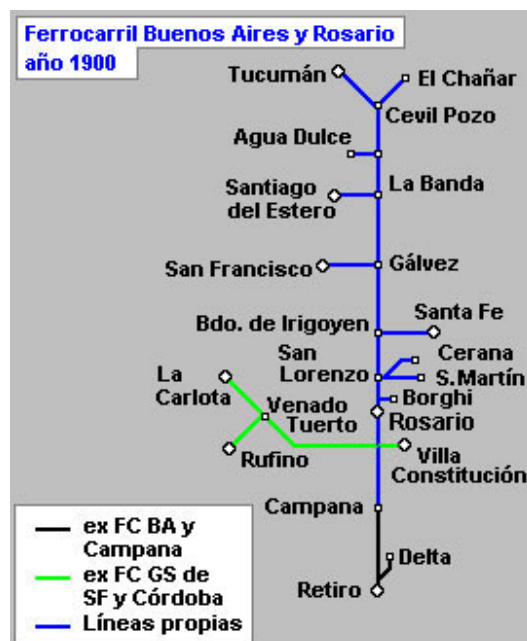
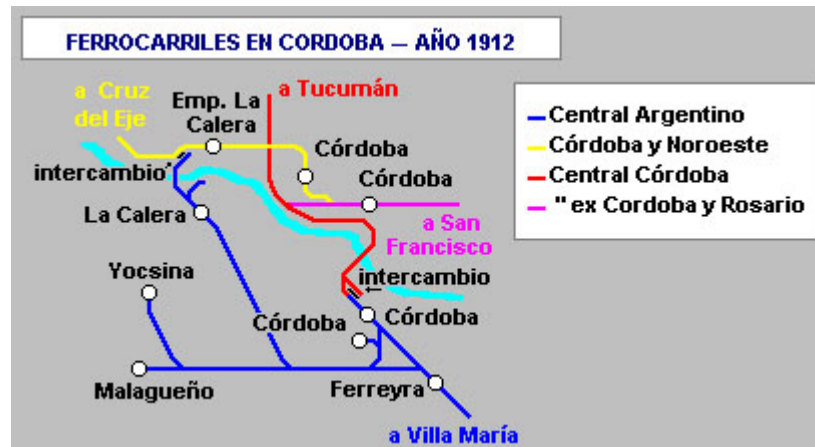
(6) Bs. As, Córdoba, Chaco, Chubut, Jujuy, Mendoza, Salta, Santa Cruz y Río Negro.

Fuente: Concesiones Ferroviarias y Seguridad de transporte

Anexo 27: Red ferroviaria en Argentina desde 1880 a 1912







Anexo 28: Red ferroviaria a principios de 1990



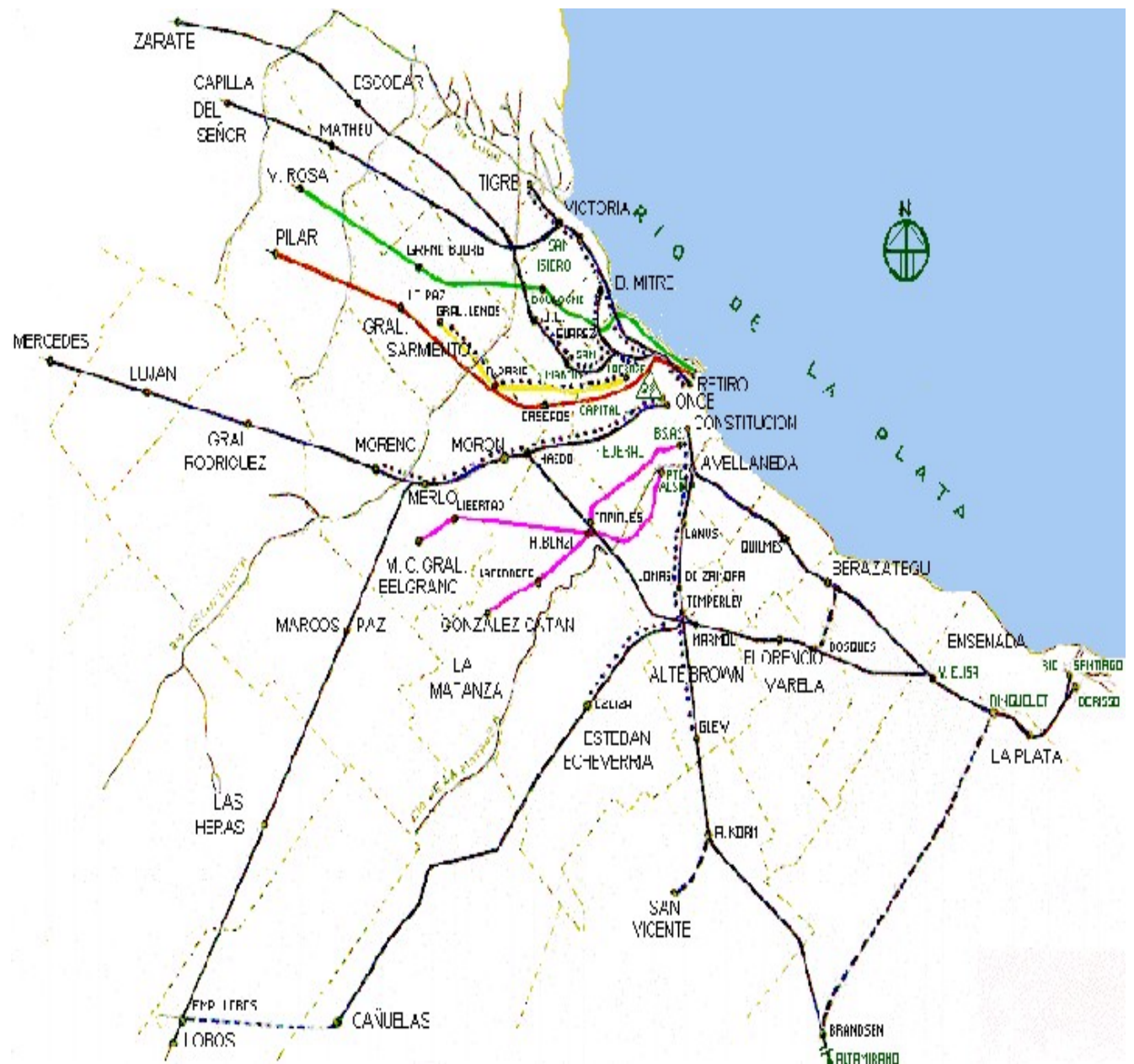
Anexo 29: Líneas interurbanas de pasajeros antes y después de su privatización

Año 1989

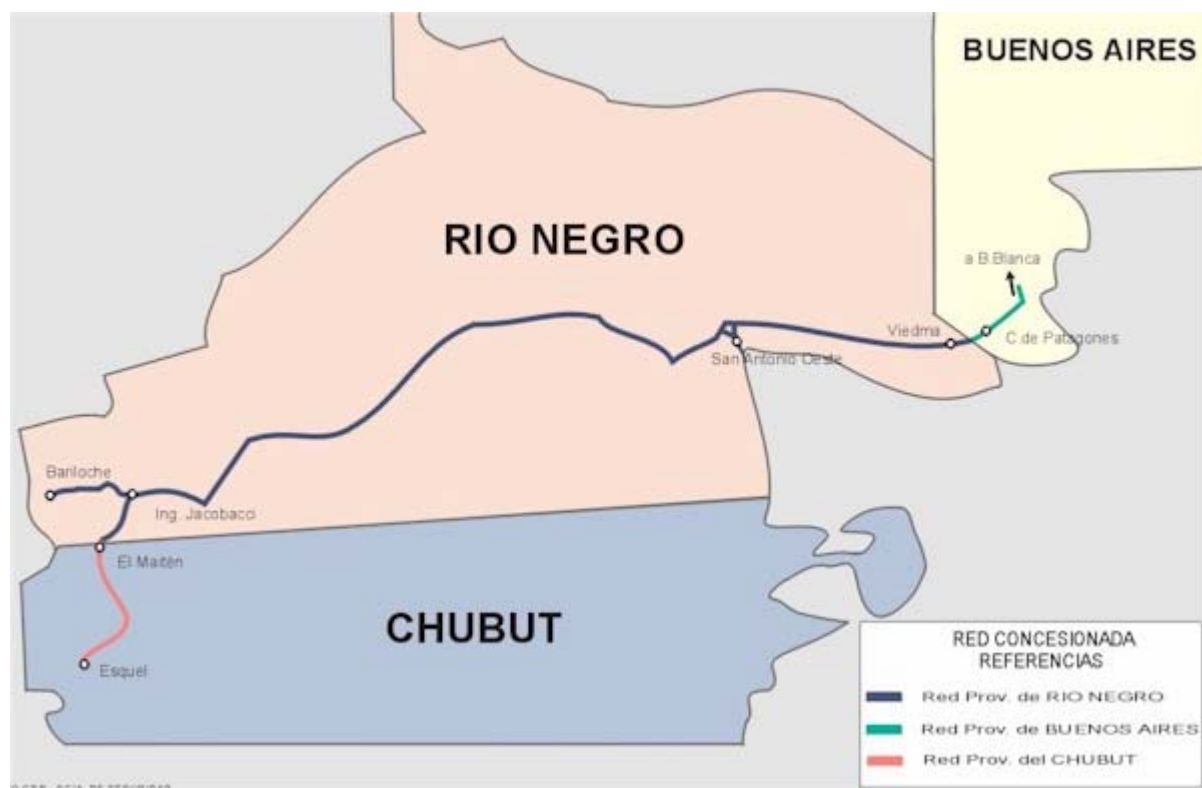
Año 2000



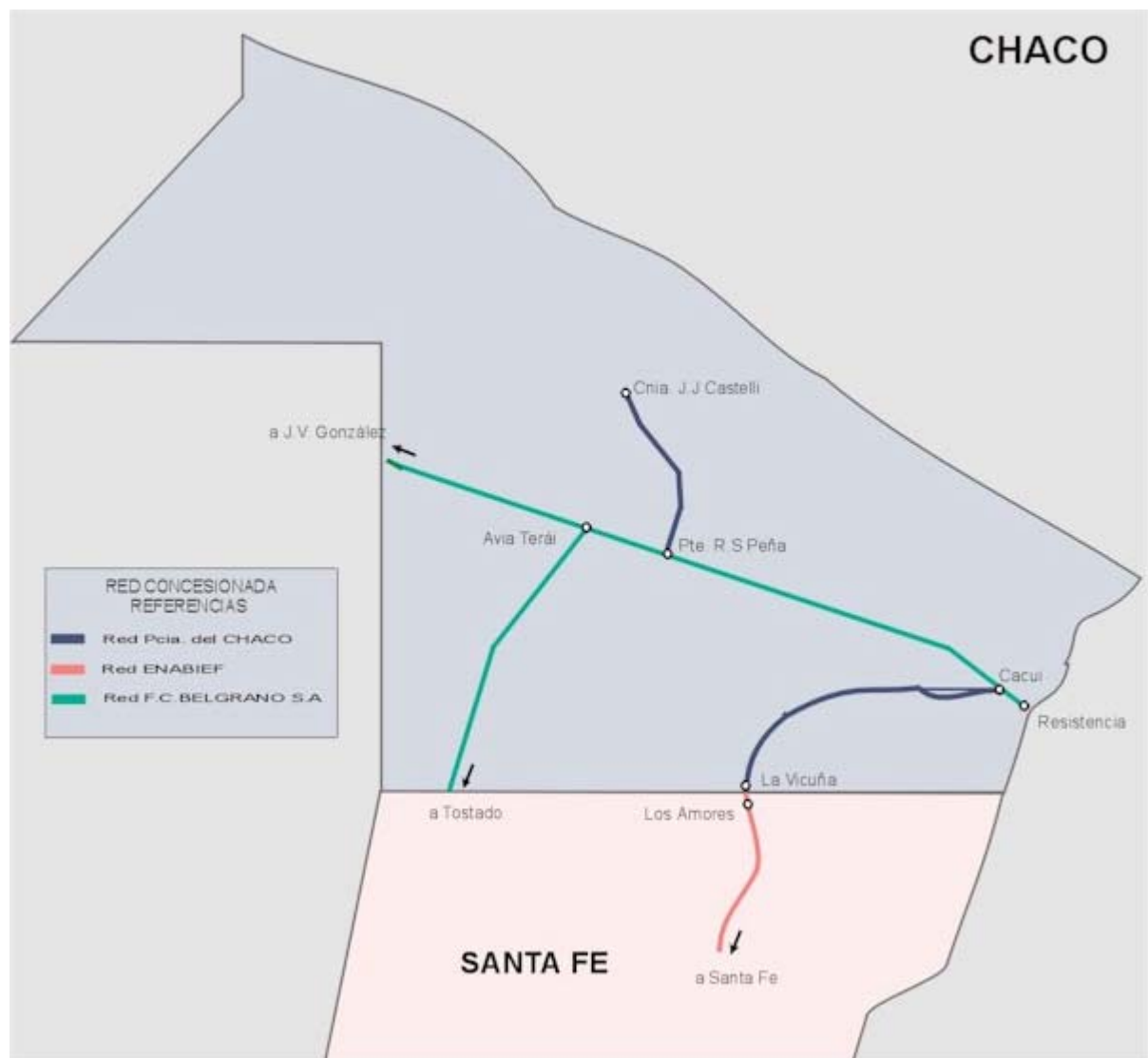
Anexo 30: Red metropolitana (2000)



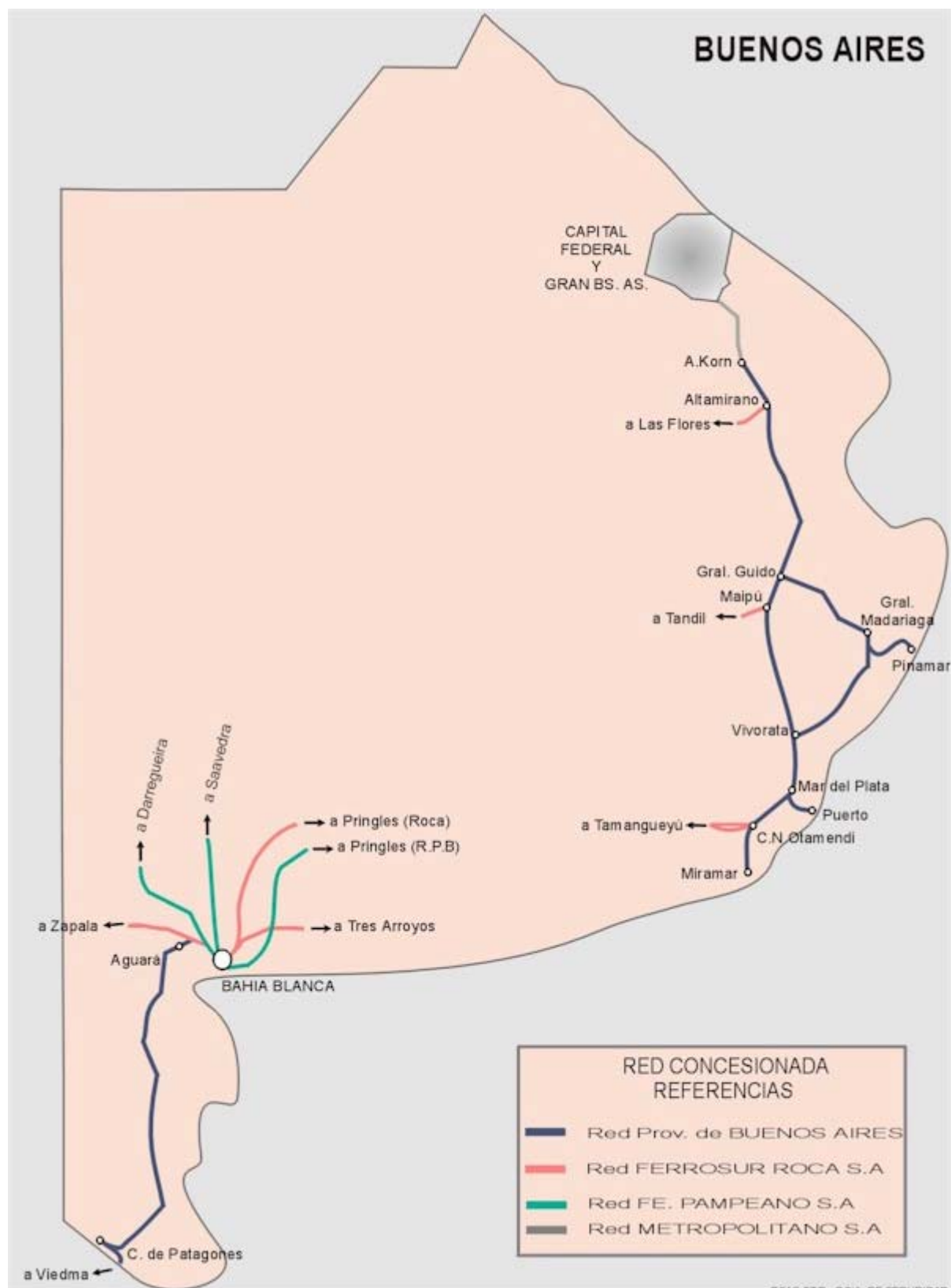
Anexo 31: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Río Negro



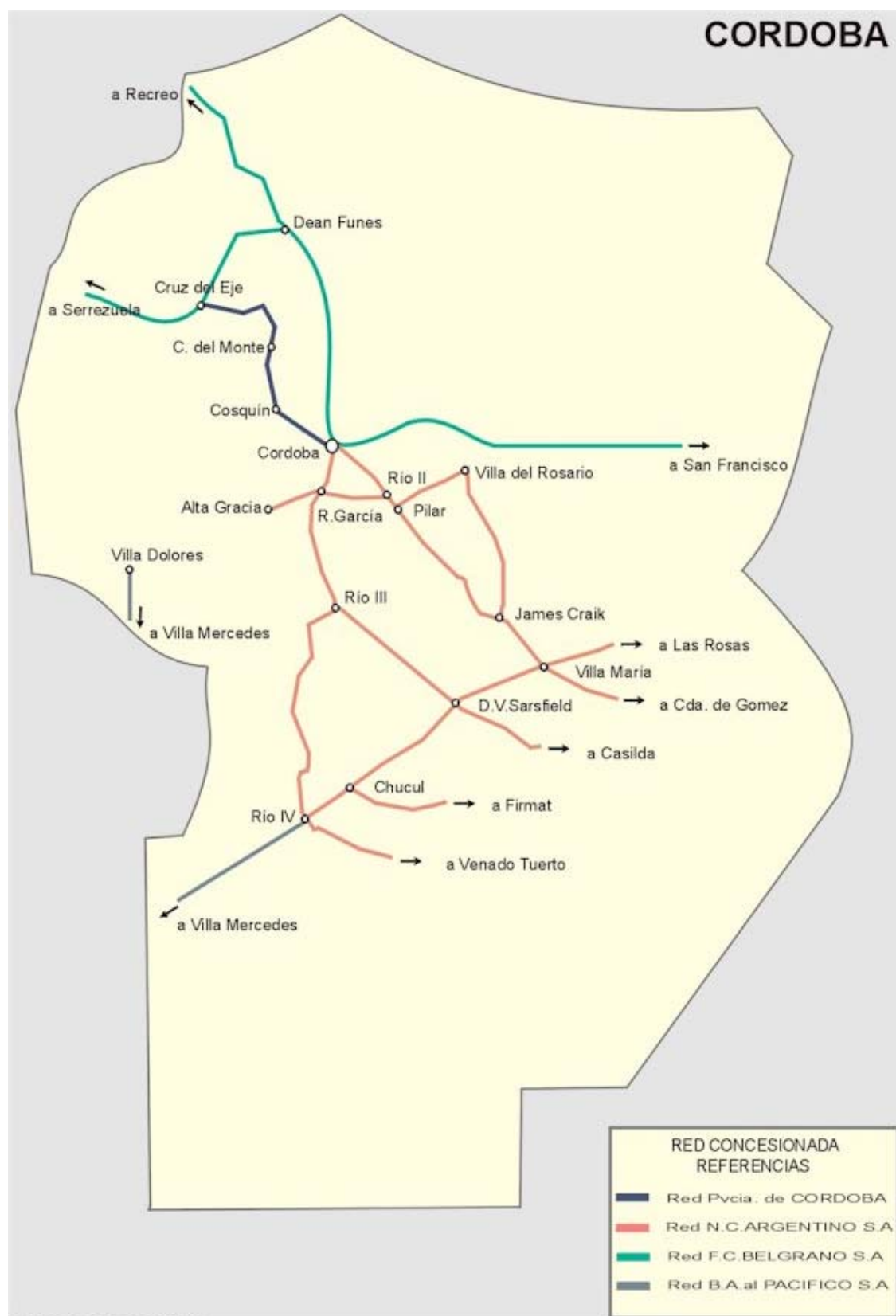
Anexo 32: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Chaco



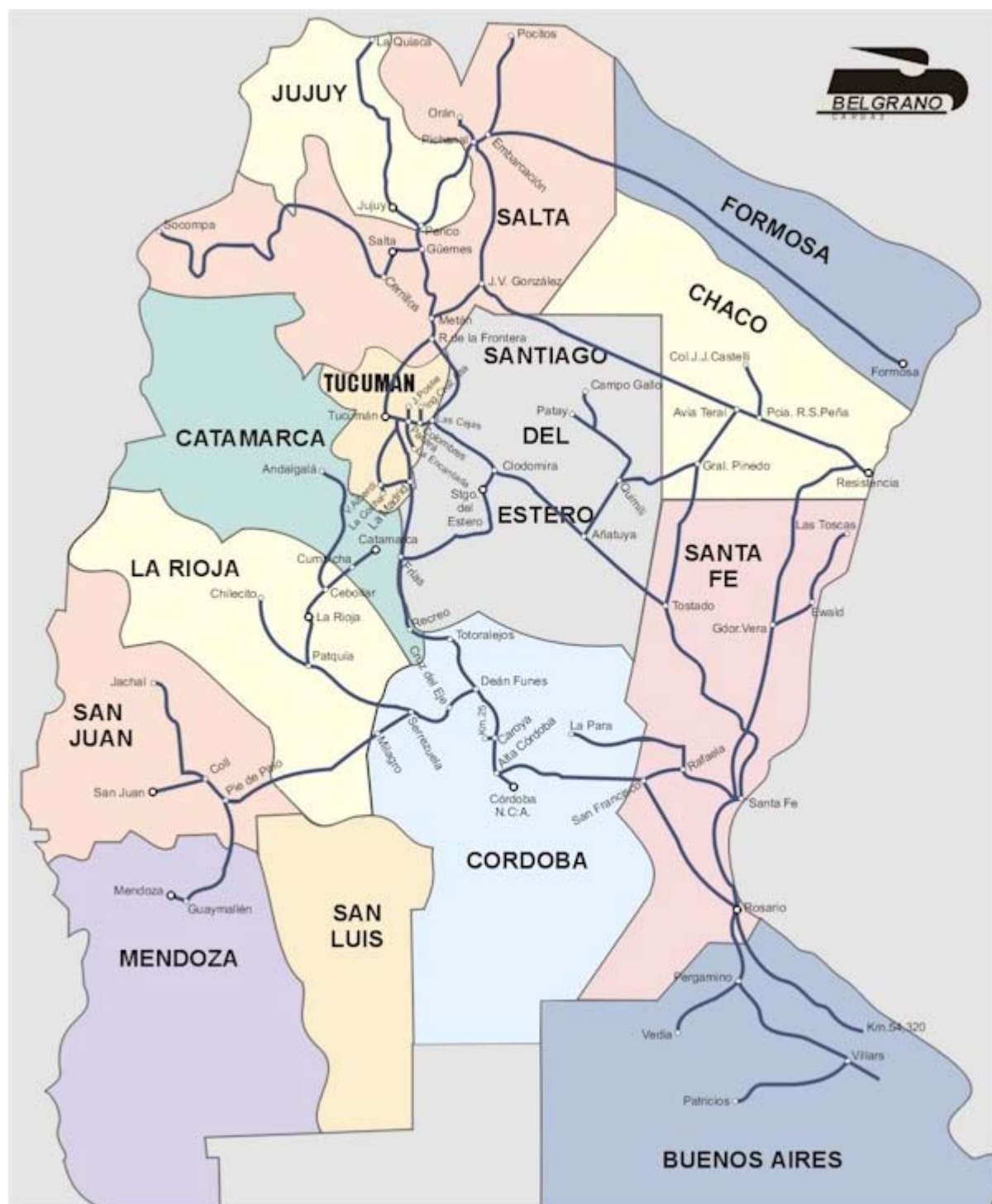
Anexo 33: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires



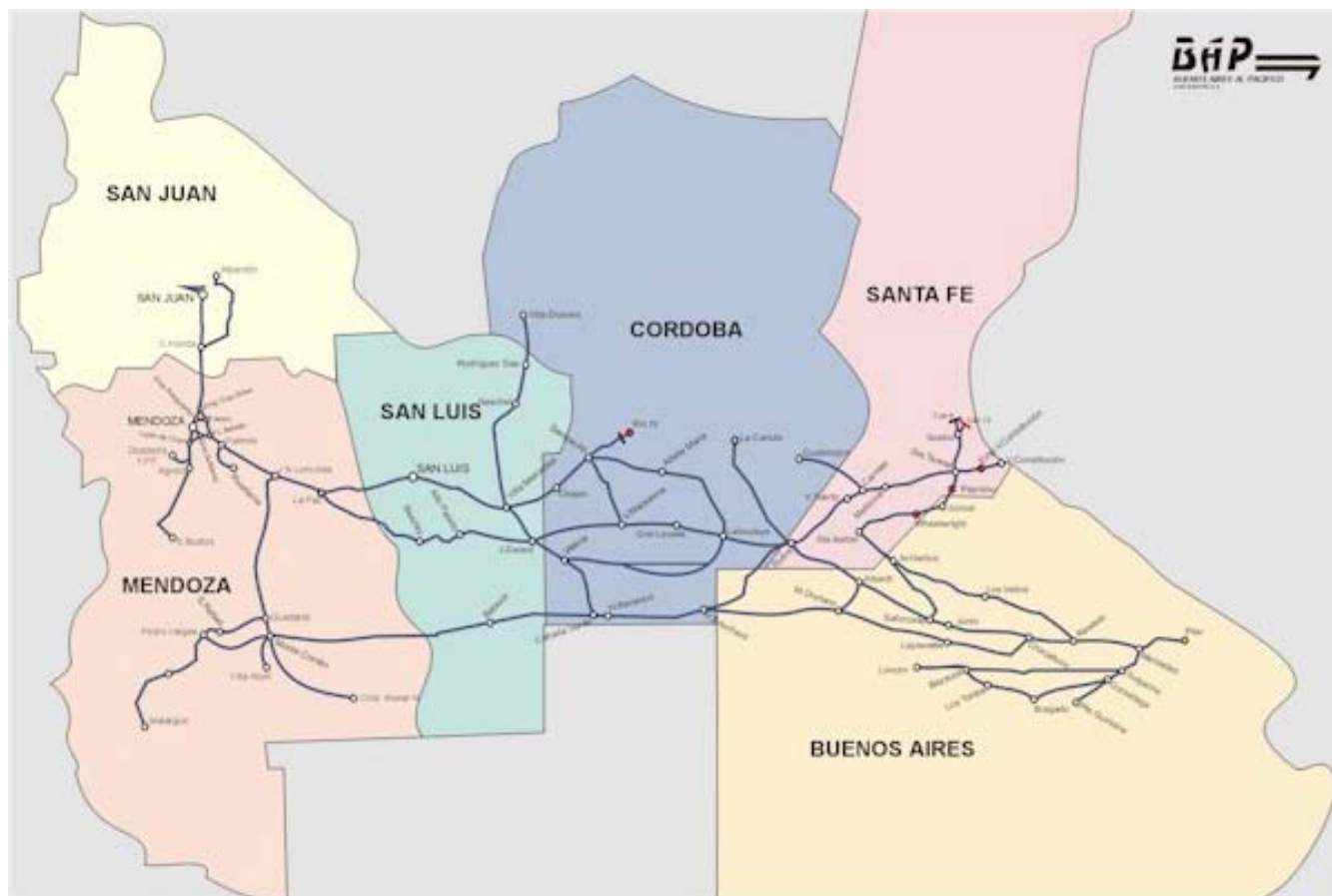
Anexo 34: Red de trenes de pasajeros de la ciudad de Córdoba



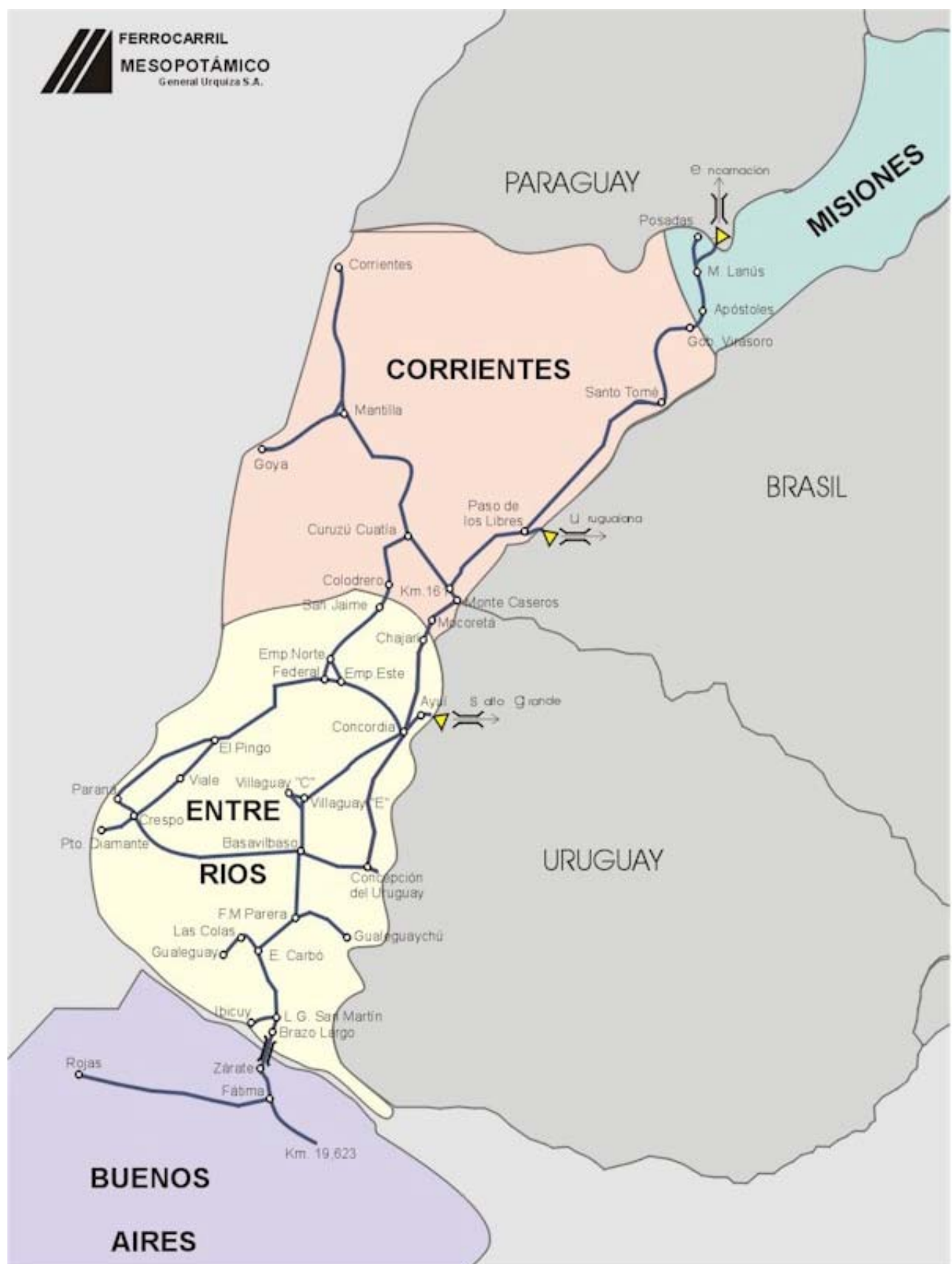
Anexo 35: Red de cargas “Belgrano Cargas SA”



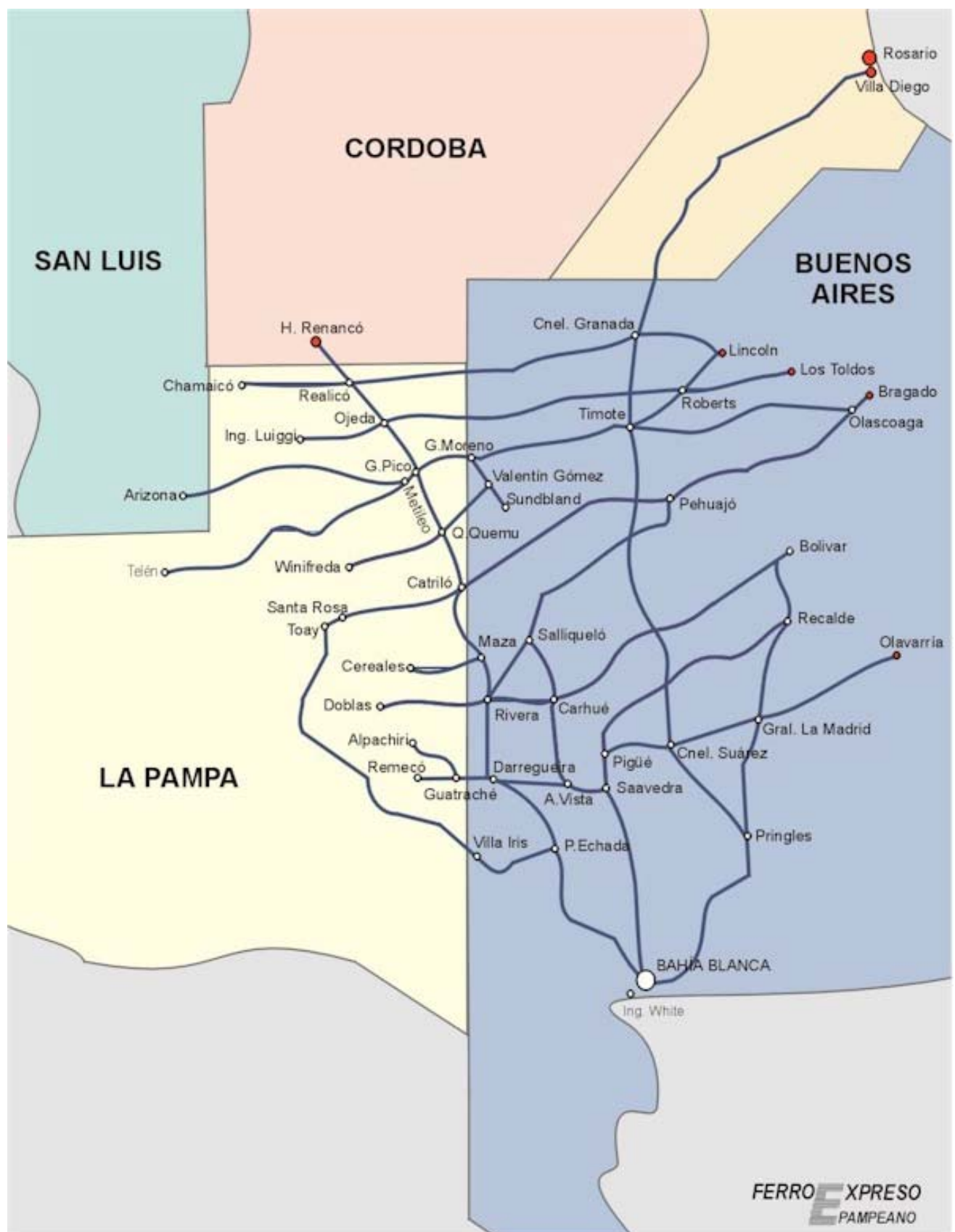
Anexo 36: Red de cargas “Buenos Aires al Pacífico-San Martín SA”



Anexo 37: Red de cargas “Ferrocaril Mesopotámico Gral. Urquiza SA”



Anexo 38: Red de cargas “Ferro Expreso Pampeano SA”



Anexo 39: Red de cargas “Ferro sur Roca SA”



Anexo 40: Red de cargas “Nuevo Central Argentino SA”



BIBLIOGRAFÍA:

- Acerenza, Miguel Ángel. ***“Administración del turismo Conceptualización y organización”***. México. Editorial Trillas. Cuarta edición. 1991.
- Basualdo, Eduardo M. ***“El proceso de privatización en Argentina. La renegociación con las empresas privatizadas”***. Buenos Aires. UNQUI Ediciones. Abril 2002.
- Boullón, Roberto C. ***“Las actividades turísticas y recreacionales. El hombre como protagonista”***. México. Editorial Trillas. 1983.
- Boullón, Roberto C. ***“Planificación del espacio turístico”***. Segunda reimpresión. México. Editorial Trillas. 1990.
- Carlevari, Isidro J. F. y Carlevari, Ricardo D. ***“La Argentina 1994. Estructura humana y económica”***. 11 edición. Buenos Aires. Macchi. 1994.
- Cuccorese, Horacio Juan. ***“Historia de los ferrocarriles en la Argentina”***. Argentina. Ediciones Macchi. 1969.
- Fernández Fuster, Luis. ***“Historia general del turismo de masas”***. Madrid. Alianza SA. 1991.
- Hernández Díaz, Edgar Alfonso. ***“Proyectos Turísticos. Formulación y evaluación”***. México. Editorial Trillas. 1983.
- Lickorish, Leonard J.- Jenkins, Carson L. ***“Una introducción al Turismo”***. España. Editorial Síntesis S.A. 1997.
- Mathieson, Alister- Wall, Geoffrey. ***“Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales”***. México. Editorial Trillas. 1990.
- Mc. Intosh, Robert y Shashikant Gupta. ***“Turismo, planeación, administración y perspectivas”***. 3 edición. México DF. Limusa SA. 1990.
- Pérez, Patricia. ***“Síntesis histórica de la hotelería Argentina”***. Buenos Aires. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos. 1985.
- Roccatagliata, Juan. ***“Los ferrocarriles en Argentina. Un enfoque geográfico”***. Buenos Aires. Eudeba. S.E.M. 1987.
- Scalabrini Ortiz, Raúl. ***“Historia de los ferrocarriles argentinos”***. 1ª edición. Buenos Aires. Reconquista. 1940.
- Sebreli, Juan José. ***“Mar del Plata. El ocio represivo”***. 4 edición corregida. Buenos Aires. Leonardo Buschi S.R.L. 1984.
- Spinelli, Sara M. ***“Turismo. Una riqueza potencial”***. Buenos Aires. Editorial Magisterio del Río de la Plata. 1986.

Publicaciones:

- Centro de Investigaciones Turísticas. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad Nacional de Mar del Plata. ***“Aportes y transferencias”***. Volumen 2. Argentina, Mar del Plata. 1998.
- Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas. ***“Los Ferrocarriles Internacionales de Sudamérica y la integración económica regional”***. Nueva York. 1972.

Artículos de revistas:

- Isaac, Grisel. “Los trenes turísticos. Todo sobre rieles”. Suplemento del diario Clarín de ***“Viajes y Turismo”***. Buenos Aires (2 de septiembre de 2001). 10-12
- Heguy, Silvina. “Una travesía africana”. Suplemento del diario Clarín de ***“Viajes y Turismo”***. Buenos Aires (28 de Noviembre de 1999). Pag 14.
- Anónimo. “La nueva hora de los ferrocarriles”. ***“Puerta a Puerta”***. N° 46. Editada por AMNEG SRL. (Abril del 200) 36-37
- Veschi, Elido. “Breve historia de las concesiones ferroviarias”. ***“Realidad Económica”***. Edit. Instituto Argentino para el desarrollo Económico (IADE). N° 153. (Enero de 1998). 9-13.

Paginas web consultadas:

www.orbita.starmed.com
www.ferroclub.org.ar
www.geocities.com/ferroaficionadosar
www.todotrenes.com/ArticulosEspeciales/
www.iade.org.ar
www.trendelfindelmundo.com.ar
www.trenubes.com.ar
www.goodpage.com.ar/trenes/
www.cnrt.gov.ar/infoferro/indexferro.htm
www.mst.org.ar
www.trenesarg.com.ar
www.perurail.com
www.todotrenes.com
www.tranvia.org.ar/
www.lanacion.com.ar
www.geocities.com/martinc010/
www.goodpage.com.ar/trenes/
www.members.tripod.com/ferrocarril/
www.mecon.com.ar
www.sagpya.mecon.gov.ar
www.tranviasdecordoba.org.ar
www.bionevada.com/index.html
www.natuweb.com/revistas/turismo.asp
www.cnrt.gov.ar
www.fiaf.org.ar
www.todotren.com.ar/trenesturisticos

www.alandalusexpreso.com

www.kmxkm.com.ar/paginas/notas/trenes_turisticos

www.ferroclub.org.ar